ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

RELATORIO DO ANNO DE 1895

APRESENTADO

AO CIDADÃO

DR. ANTONIO OLYNTHO DOS SANTOS PIRES

Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas

PELO MARECHAL REFORMADO ENGENHEIRO

Jeronimo Rodrigues de Moraes Jardim

DIRECTOR DA MESMA ESTRADA

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1897

541 — 97

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

RELATORIO DE 1895

INDICE

PAGS.

I. Extensão da Estrada em trafego..... 1

II. Contabilidade.— 1.º Custeio da Estrada. 2.º Receita. 3.º Despeza. 4.º Receita e despeza effectivas. 5.º Renda ficticia. 6.º Accordos de trafego mutuo. 7.º Reclamações. 8.º Bitola de 1m,000..... 2 a 18

III. Trafego.— 1.º Movimento. Numero e percurso dos trens. Percurso dos vehiculos. Composição média dos trens. Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte de viajantes. Utilisação dos trens e vagões no transporte de mercadorias, animaes e vehiculos. 2.º Horario de trens. 3.º Modificação nas tarifas. 4.º Telegrapho. Linhas telegraphicas. Apparelhos telegraphicos e accessorios. Postes telegraphicos e isoladores. Sinetas de alarma. Telephonia. Officina telegraphica e electrica. Luz electrica. Transmissões telegraphicas. 5.º Blok System. 6.º Despeza..... 18 a 46

IV. Locomoção.— 1.º Material rodante. Locomotivas. Carros e vagões. 2.º Tracção. Percurso das locomotivas. Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes. Despeza de conducção de trens. Lubrificação dos vehiculos. 3.º Officinas e depositos diversos. Reparação de locomotivas. Reparação de carros e vagões. 4.º Recapitulação das despezas feitas pela locomoção por conta do custeio. 5.º Obras novas do material rodante. Fundição de ferro e bronze. Fornecimentos a diversos. Augmento das officinas do Engenho de Dentro e dos Depositos. Machinas-ferramentas..... 48 a 74

PAGS.

V. Linha e edificios.— 1.º Linha propriamente dita, desvios e linhas auxiliares. 2.º Trilhos e accessorios. 3.º Lastro. 4.º Roçado de mato. 5.º Cercas. 6.º Passagens de nivel. 7.º Fossos americanos. 8.º Pontes e pontilhões. 9.º Boeiros. 10.º Tunneis. 11.º Obras de terra para esgoto e consolidação do leito da linha. 12.º Enrocamento em aterros. 13.º Empedramento de córtes. 14.º Vallas de alvenaria de pedra. 15.º Muros e paredões. 16.º Drains. 17.º Edificios, estações e dependencias. 18.º Edificios diversos. 19.º Ranchos e telheiros. 20.º Caixas e encanamentos d'agua. 21.º Trabalhos diversos. 22.º Occurrencias. 23.º Despeza..... 75 a 216

VI. Sexta Divisão Provisoria.— 1.º Trabalhos. 2.º Despeza..... 217 a 221

VII. Almoxarifado.— 1.º Secção de carga e descarga. 2.º Depositos... 222 a 226

VIII. Accidentes..... 227

ANNEXOS

1ª DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

A 1 — Relação dos contratos, ajustes definitivos de cessões, etc., celebrados durante o anno de 1895.

A 2 — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1895.

A 3 — Quadro demonstrando desde 29 de março de 1858, em que se inaugurou a Estrada até 31 de dezembro de 1895, as datas em que se abriram as diversas estações, a extensão de linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluindo a importancia das estações.

A 4 — Quadro dos accidentes no anno de 1895, que produziram ferimentos e mortes.

2ª DIVISÃO — TRAFEGO

B 1 — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1895.

B 2 — Demonstração da despeza de custeio no anno de 1895 (bitola larga).

B 3 — Idem idem idem (bitola estreita). Lafayette em deante.

B 4 — Idem idem idem (idem). Lorena a Norte.

B 5 — Despeza geral de custeio no anno de 1895.

3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

C 1 — Quadro do pessoal em 31 de dezembro do 1895.

C 2 — Balanço do exercicio de 1895.

C 3 — Demonstração da conta de Lucros e Perdas no exercicio de 1895.

C 4 — Balanço da reccita e despeza do trafego no anno de 1895.

C 5 — Synopse da receita e despeza effectiva (no Rio de Janeiro e no estrangeiro) no exercicio de 1895.

C 6 — Capital empregado no anno de 1895.

C 7 — Demonstração da despeza effectiva por conta do credito ordinario desde o exercicio de 1866-1867 até o de 1895 e dos creditos votados para a mesma despeza.

C 8 — Comparação da receita e despeza nos exercicios de 1866-1867 a 1895 com indicação das médias da reccita e despeza por kilometro em trafego nos mesmos exercicios.

C 9 — Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1895.

C 10 — Demonstração das receitas por mezes no anno de 1895, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas.

C 11 — Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes dos suburbios no anno de 1895.

C 12 — Demonstração do movimento e receita com que concorreram as diversas companhias em trafego mutuo para a receita geral desta Estrada no anno de 1895.

C 13 — Demonstração da receita com que a Estrada de Ferro Central do Brazil concorreu para as companhias em trafego mutuo, e bem assim para a Thesouraria do Estado de S. Paulo e de Minas Geraes pela arrecadação do imposto estadoal no anno de 1895.

C 14 — Balancete da renda do anno de 1895.

C 15 — Demonstração dos transportes concedidos por conta do Governo Central, Estados Federados, Intendencia Municipal da Capital, e companhias, no anno de 1895.

C 16 — Demonstração dos transportes em serviço da Estrada e dos concedidos gratis, durante o anno de 1895.

C 17 — Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de dezembro de 1895.

C 18 — Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos no ultimo decennio.

C 19 — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1895.

C 20 — Estatistica das mercadorias expedidas durante o anno de 1895.

Foram franqueadas ao trafego as estações Pedro Leopoldo e Paz, no avançamento da linha do centro, a 17 de junho e 31 de agosto, e a General Carneiro, no entroncamento do ramal de Bello Horisonte, a 1 de fevereiro; sendo convertidos em estações os postos telegraphicos Registro, entre Sitio e Barbacena, em 15 de agosto e Alfredo Vasconcellos, em 1 de fevereiro.

Em 1894 tinham sido tambem inauguradas as seguintes: Jeronymo de Mesquita, entre Sapopemba e Maxambomba, a 3 de março; Pedra do Sino, entre Carandahy e C. Ottoni, a 19 de maio; Frederico Lage, entre Bemfica e Chapéo d'Uvas, a 31 de julho; Taipas, entre Carandahy e Pedra do Sino, a 30 de agosto; Engenheiro Souza Aguiar, entre Serraria e Parahybuna, a 8 de novembro.

II

CONTABILIDADE

1 — Custo da estrada

Bitola de 1,60m:

Linha central.....	1ª Secção.....	8.472:520$542	
	2ª »	14.673:435$125	
	3ª »	4.908:987$455	
	4ª »	12.090:328$899	
	5ª »	21.150:053$681	
	de Santa Cruz..	1.226:086$026	
	de Macacos	76:395$256	
	de S. Paulo....	10.990:268$009	
Ramal.....	do Porto Novo da Cunha	5.434:503$890	
	da Gambôa....	91:899$823	
	do Paty do Alferes (estudos).	11:678$770	79.126:157$476

Transporte		79.126:157$476
Estações	11.227:654$411	
Officinas e depositos em S. Diogo	1.204:776$289	
Officinas do Engenho de Dentro	2.360:137$211	
Casas de machinas na Barra, Entre-Rios, S. Julião, Lafayette e João Gomes	1.081:537$185	
Material rodante	18.181:898$053	
Moveis e utensilios	761:929$493	
Proprios diversos	298:237$990	
Illuminação a gaz Pintsch	159:837$476	35.276:008$108
Bitola de 1,00 :		
Linha central — 6ª secção	12.947:158$864	
Ramal de S. Paulo (Cachoeira á Norte)	10.848:501$868	
Ramal de Ouro Preto	4.298:694$009	
Estações	496:660$218	
Deposito de machinas no Norte	196.457$734	
Material rodante	1.956:799$102	30.744:271$795
		145.146:437$379
Material em ser		20.320:997$340
		165.467:434$719

A importancia acima de 114.402:165$584 dividida pela extensão de 724,908k (bitola de 1,60) de estrada em trafego, dá para o custo médio por kilometro a quantia de 157:816$146.

A de 30.744:271$795 dividida pela extensão média de 454,866k (bitola de 1,00) dá para o custo mèdio kilometrico a quantia de 67:589$733.

2° — Receita

A receita geral em 1895 foi de	27.947:522$563
Em 1894	25.946:726$249
Differença para mais em 1895	2.000:796$314
Alèm da quantia de	27.947:522$563
Foi mais arrecadada e considerada como despeza a annullar a de	648:564$445
o que perfáz o total de	28.596:087$008

Eis os dados comparativos da receita dos dous annos:

VERBAS	1895	1894	DIFFERENÇAS EM 1895	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Renda..... do trafego.....	27.905:481$291	25.906:365$370	1.998:515$921	
de proprios.....	30:151$034	39.468$670	9:687$636	
eventual.....	2.784$238	1.240$800	.....	1:543$562
Multas por infracção de contractos.....	100$000	.....	100$000	
	27.917.522$563	25.946:728$240	2.000:706$314	1:543$562
Differença para mais em 1895.....	.....	.....	2.000:706$314	

O seguinte quadro mostra a renda total por kilometro de extensão media da linha, desde o anno de 1858, em que foi inaugurada a estrada:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO POR % DA EXTENSÃO	RENDA		DIFFERENÇAS POR % DA RENDA	
			TOTAL	POR KILOMETRO	PARA MAIS	PARA MENOS
	k					
1858.....	50.835	.....	2.[illegible]:[illegible]$190	5:819$713	.....	
1859.....	61.675	21,32	720:900$543	11:688$999	134,67	
1860.....	61.675	.....	920.7[illegible]$784	14:92[illegible]$147	27,72	
1861.....	65.114	5,62	1.0[illegible]:814$088	16:882$828	19,[illegible]4	
1862.....	70.102	7,65	1.021:5[illegible]$888	14:593$840	.....	7,67
1863.....	79.456	13,52	1.0[illegible]	12:[illegible]$144	.....	1,05
1864.....	99.307	25,08	1.211:51[illegible]$205	12:18[illegible]$555	20,[illegible]2	
1865.....	125.204	26,05	1.751:[illegible]$885	14:170$[illegible]0	45,30	
1866.....	138.2[illegible]	10,41	1.8[illegible]$[illegible]	13:[illegible]$008	5,47	
1867.....	176.015	27,31	2.523.2[illegible]$721	14:33[illegible]$691	38,82	
1868.....	202.597	15,10	2.8[illegible]$270	13:8[illegible]	11,[illegible]	
1869.....	212.311	4,79	4.325:81[illegible]$000	20:374$[illegible]	54,03	
1870.....	221.762	4,45	4.4[illegible]$[illegible]	20:[illegible]$[illegible]	2,[illegible]	
1871.....	275.118	24,06	5.434.9[illegible]$870	19:756$102	22,16	
1872.....	319.5[illegible]3	16,15	5.731:[illegible]$010	17:938$779	5,[illegible]	
1873.....	353.400	13,72	6.384:3[illegible]$[illegible]0	17:567$835	11,[illegible]	
1874.....	394.423	7,70	7.604:03282$0	19:42[illegible]$034	19,0[illegible]	
1875.....	445.537	13,[illegible]2	8.079:[illegible]00$123	18:131$717	5,27	
1876.....	501.525	12,56	7.987:221$[illegible]0	16:022$0[illegible]8	.....	1,17
1877.....	51[illegible].117	2,[illegible]2	9.2[illegible]2:1$[illegible]	17:0[illegible]$107	19,[illegible]5	
1878.....	583.360	13,00	9.[illegible]70:[illegible]0$070	17:048$217	7,[illegible]6	
1879.....	621.752	6,53	11.105:725$890	17:861$989	11,38	
1880.....	638.725	1,92	11.250:[illegible]2$730	17:7[illegible]3$000	1,30	
1881.....	648.338	2,31	13.0[illegible]:[illegible]11$130	20:1[illegible]$[illegible]	13,53	
1882.....	682.571	5,28	12.42[illegible]:31[illegible]$330	18:2[illegible]$[illegible]	.....	4,88
1883.....	682.571	.....	11.[illegible]:1018$220	1[illegible]:[illegible]218$[illegible]	.....	7,07
1884.....	724.908	6,20	11.[illegible]$183$0	15:8[illegible]$[illegible]	.....	0,41
1885.....	724.908	.....	12.212:[illegible]55$80.0	16:817$[illegible]3	6,17	
1886.....	735.570	1,47	11.[illegible]:02[illegible]$150	15:66[illegible]$780	.....	7,53
1887.....	765.707	4,10	10.[illegible]:80[illegible]$340	13:40[illegible]$552	.....	10,[illegible]3
1888.....	807.1[illegible]	5,41	12.7[illegible]:20[illegible]$545	15:503$343	17,98	
1889.....	828.467	2,56	11.823:75[illegible]$888	14:274$[illegible]47	.....	5,83
1890.....	85[illegible].363	3,12	12.041:1[illegible]28$240	14:077$289	1,81	
1891.....	1.053.820	23,20	16.23[illegible]:3[illegible]78$007	15:407$003	9,44	
1892.....	1.129.001	6,28	19.[illegible]:923$558	17:718$721	15,15	
1893.....	1.133.290	1,18	21.[illegible]26:354$245	21.994$682	25,44	
1894.....	1.155.633	1,97	25.[illegible]:72[illegible]$240[illegible]	22:152$303	4,0[illegible]	
1895.....	1.179.771	2,08	27.947:[illegible]28$[illegible]3	23.688$9[illegible]3	7,6[illegible]	

O quadro abaixo mostra o movimento geral da receita nos dous ultimos annos, com exclusão da renda pertencente ás estradas em trafego mutuo, Thesouro Federal e Estados de S. Paulo e Minas:

VERBAS	1895		1894		DIFFERENÇAS PARCIAES NOS PRODUCTOS EM 1895	
	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	PARA MAIS	PARA MENOS
Receita do trafego						
Passagens.....	13.392.374	7.940:793.064	12.074.277	7.341:982$705	595:810$355	
Bagagens.....	18.163.374 ks.	623:652$190	18.493.826 ks.	538:815$880	87:836$310	
Encommendas.....	67.256.374»	3.548:315$146	53.592.333 »	2.777:079$124	771:236$322	
Animaes.....	257.689	377:440$830	248.139	450:149$410	.....	72:708$580
Vehiculos.....	1.451	30:580$080	961	20:160$700	10:369$380	
Mercadorias — Café.....	98.833.757 ks.	5.852:202$483	108.585.074 ks.	6.399:541$880	.....	547:249$397
Mercadorias — Diversas..	635.028.354 »	8.956:552$514	637.381.522 »	7.929:316$570	1.027:235$944	
Rendas diversas....	.....	264:365$578	.....	206:910$560	57:455$118	
Armazenagens.....	.....	118:578$690	.....	108:626$120	9:952$570	
Telegrapho.....	.....	180:381$610	.....	120:077$200	60:304$410	
Multas.....	.....	9:281$710	.....	11:305$230	.....	2:023$520
		27.906:484$291		25.906:965$379	2.620:500$409	621:981$497
Rendas arrecadadas pela Thesouraria						
Renda eventual.....	.....	2:781$238	.....	4:294$800	.....	1:510$562
Renda de proprios..	.....	39:154$034	.....	35:466$070	3:687$964	
Multas por infracção de contractos.....	.....	100$000	.....	.....	100$000	
		27.947:528$063	.....	25.946:726$249	2.624:288$373	623:492$059
Differença para mais em 1895.....					2.000:796$314	

Arrecadou mais a estrada, durante o anno, a quantia de 7.937:325$750, pertencente ás companhias em trafego mutuo, á taxa sobre transportes de viajantes e aos impostos dos Estados de S. Paulo e Minas Geraes.

As parcellas das differentes verbas de receita comparadas com o total dão as seguintes porcentagens:

	1895	1894
Viajantes	28,57	28,50
Bagagens e encommendas	14,92	12,94
Animaes	1,36	1,72
Vehiculos	0,10	0,07
Mercadorias	52,99	55,72
Telegrapho	0,65	0,46
Armazenagens	0,43	0,40
Multas e diversas	0,98	0,19
	100,00	100,00

O movimento e a receita de passageiros discriminados pelos trens dos suburbios e do interior, foram:

VERBAS		1895			
		NUMERO POR CLASSE	TOTAL DE PASSAGEIROS	RECEITA POR CLASSE	TOTAL DA RECEITA
Passageiros dos suburbios	1ª classe	3.975.578	11.209.036	918:758$170	1.727:784$905
	2ª classe	7.234.178		809:026$735	
Passageiros do interior	1ª classe	642.506	2.182.438	3.233:400$130	6.213:000$155
	2ª classe	1.539.932		2.979:602$025	
			13.392.374		7.940:793$060

VERBAS		1894			
		NUMERO POR CLASSE	TOTAL DE PASSAGEIROS	RECEITA POR CLASSE	TOTAL DA RECEITA
Passageiros dos suburbios	1ª classe	3.894.048	10.006.788,5	847:187$070	1.528:249$260
	2ª classe	6.112.740,5		681:062$190	
Passageiros do interior	1ª classe	655.811	2.067.488,5	3.303:855$050	5.816:707$145
	2ª classe	1.411.677,5		2.512:878$395	
			12.074.277		7.344:956$405

VERBAS		DIFFERENÇAS EM 1895	
		NUMERO DE PASSAGEIROS	RECEITA
Passageiros dos suburbios	1ª classe	+ 81.710	+ 71:570$910
	2ª classe	+ 1.121.437,5	+ 127:035$445
Passageiros do interior	1ª classe	— 13.305	— 70:418$920
	2ª classe	+ 128.254,5	+ 466:723$630

Comparação da quantidade e producto de bagagens, encommendas e mercadorias em 1895 e 1894:

DESIGNAÇÃO	1895		1894	
	QUANTIDADE — KILOS	PRODUCTO	QUANTIDADE — KILOS	PRODUCTO
Bagagens e encommendas pelos trens dos suburbios	28.252.646	247:907$930	27.841.773	209:356$710
Bagagens pelos trens do interior	3.385.615	467:847$680	3.082.750	395:654$000
Encommendas pelos trens do interior	53.784.407	3.459:212$026	41.158.669	2.710:884$294
Total das bagagens e encommendas	85.422.748	4.174:967$636	72.086.192	3.315:895$004
Mercadorias da Capital para o interior	329.584.665	5.857:707$310	356.493.087	5.314:904$860
Mercadorias do interior para a Capital e demais estações — Café	98.863.757	5.852:292$183	108.585.074	6.399:541$880
Mercadorias do interior para a Capital e demais estações — Diversas	306.443.689	3.089$145$204	280.891.455	2.614:411$710
Total das mercadorias	734.892.111	14.809:144$997	745.969.596	14.328:858$450

No ultimo decennio o numero de passageiros transportados foi:

ANNOS	SERVIÇO DOS SUBURBIOS			SERVIÇO DO INTERIOR			TOTAES GERAES
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	
1886	821.752	2.002.213	2.823.965	238.790	612.119,5	910.900,5	3.734.874,5
1887	1.085.819,5	2.489.044,5	3.574.914	253.699	708.669	962.368	4.537.282
1888	1.188.765,5	2.764.897,5	3.953.663	256.556	921.269	1.177.825	5.131.488
1889	1.117.869	3.075.567	4.193.436	296.835	948.364	1.245.199	5.438.635
1890	1.612.764	3.691.636	5.304.400	573.381	744.107	1.317.468	6.621.888
1891	2.715.671	5.194.023	7.909.694	513.552,5	970.823	1.484.375,5	9.394.069,5
1892	3.131.044	5.478.418	8.609.462	657.324,5	1.555.963	2.213.287,5	10.822.749,5
1893	3.462.028	6.016.862	9.478.890	634.935	1.382.751,5	2.017.686,5	11.496.576,5
1894	3.894.048	6.112.740,5	10.006.788,5	655.811	1.411.677,5	2.067.488,5	12.074.277
1895	3.975.758	7.234.178	11.209.936	642.506	1.539.932	2.182.438	13.392.374

Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios durante o mencionado periodo:

ANNOS	NUMERO	PRODUCTO
1886	2.823.965	443:253$600
1887	3.574.914	515:886$510
1888	3.953.663	561:383$100
1889	4.193.436	585:205$860
1890	5.304.400	676:774$250
1891	7.909.694	1.067:877$370
1892	8.609.462	1.203:731$950
1893	9.478.890	1.422:667$210
1894	10.006.788,5	1.528:249$260
1895	11.209.936	1.727:734$905

O seguinte quadro mostra a quantidade de bagagens e mercadorias transportadas no mesmo periodo:

ANNOS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS		TOTAL DAS MERCADORIAS
		DA CAPITAL PARA O INTERIOR	DO INTERIOR PARA A CAPITAL E DEMAIS ESTAÇÕES	
	k	k	k	k
1886	16.051.313	150.832.034	259.216.344	420.048.378
1887	17.117.[illegible]	9[illegible].1[illegible].153	275.[illegible]99.132	371.[illegible]9[illegible].2[illegible]5
1888	20.[illegible]71.731	1[illegible]3.454.099	327.220.544	333.[illegible]71.643
1889	21.82[illegible]	147.[illegible]3.[illegible]0	3[illegible]2.[illegible]57.0[illegible]	5[illegible]0.[illegible]01.009
1890	25.[illegible]38.7[illegible]0	2[illegible]0.188	214.0[illegible]8.840	433.[illegible]85.078
1891	38.731.[illegible]79	2[illegible]2.72.17[illegible]	339.787.[illegible]	612.[illegible]59.[illegible]25
1892	59.13[illegible].819	231.037.985	3[illegible]0.7[illegible]5.731	591.781.716
1893	[illegible]4.751.81[illegible]	7[illegible]1.[illegible]37.744	347.510.75[illegible]	672.048.523
1894	72.086.1[illegible]2	353.403.067	38[illegible].47[illegible].52[illegible]	745.96[illegible].595
1895	85.422.718	329.581.665	105.307.446	731.892.111

Transportes por conta dos diversos Ministerios, Estados, etc.

Na receita do trafego correspondente ao exercicio considerado está comprehendida a quantia de $879:663$820 proveniente de transportes concedidos a varias repartições, por conta de diversos Ministerios, Estados, etc., a saber:

Passagens	437:551$930
Encommendas	97:852$400
Mercadorias	278:609$560
Animaes	5:368$220
Telegrammas	2:140$980
Vehiculos	658$250
Rendas diversas	57:482$480
	879:663$820

A discriminação dos referidos transportes segundo os Ministerios, Estados, repartições, etc., é a seguinte :

Ministerios	da Industria, Viação e Obras Publicas	68:739$050
	da Guerra	105:422$920
	da Fazenda	16:882$220
	da Marinha	273$240
	da Justiça e Negocios Interiores	54:680$830
	do Exterior	80$000
Estados	do Rio de Janeiro	43:240$120
	de Minas Geraes	370:630$250
	de S. Paulo	96:958$520
Directoria da Faculdade de Direito de São Paulo		99$600
Intendencia Municipal da Capital Federal		4:098$320
Commissão de Estudos da nova Capital da União		4:428$080
Obras novas do prolongamento e ramaes		100:511$510
Companhia de Interesses Locaes		168$400
»	E. de F. Oeste de Minas	11:515$540
»	» » » Leopoldina	1:200$020
»	» » » Rio das Flores	574$200
»	» » » União Valenciana	71$000
		879:663$820

3º — Despeza

A despeza de custeio foi :

Em 1895	29.124:653$800
Em 1894	25.383:912$166
Differença para mais em 1895	3.740:741$634

A despeza de custeio distribue-se pelas diversas divisões da estrada, do seguinte modo :

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central	211:293$170	25:253$995	236:547$165
Almoxarifado e carga e descarga	180:591$717	15:781$646	196:373$363
Trafego	9.294:013$733	980:445$116	10.274:461$849
Contabilidade	453:079$582	25:442$828	478:522$410
Locomoção	3.973:164$817	5.619:401$376	9.592:566$193
Linha e edificios	5.835:950$137	2.510:232$183	8.346:182$820
Total	19.918:093$456	9.176:530$344	29.124:653$800

A despeza de custeio foi em 1895 e 1894, conforme demonstra o seguinte quadro :

VERBAS	1895	1894	DIFFERENÇA EM 1895	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Administração Central	236:547$165	148:403$532	88:143$633	
Almoxarifado e carga e descarga	196:373$363	145:995$787	50:376$576	
Trafego	10.274:461$849	9.476:763$104	797:698$745	
Contabilidade	478:522$410	344:284$165	134:238$245	
Locomoção	9.592:566$193	8.825:250$530	767:315$663	
Linha e edificios	8.346:182$820	6.433:169$908	1.912:633$912	
	29.124:653$800	25.383:912$166	3.740:741$634	
Differença para mais em 1895			3.740:741$634	

Comparadas as despezas de custeio separadamente, pessoal e material, com as correspondentes de 1893 e 1894, chega-se ao seguinte resultado :

VERBAS	1893	1894	1895
Pessoal	15.820:611$057	17.135:092$021	19.918:093$456
Material	8.191:800$939	8.248:820$145	9.176:530$344
Total	24.012:411$996	25.383:912$166	29.124:653$800

Houve, portanto, um accrescimo de despeza com o pessoal entre 1894 e 1895 de 2.783:001$435 e com o material de 957:740$199.

A despeza total por kilometro de extensão média foi :

Em 1894	21:965$374
» 1895	24:686$629
Differença para mais em 1895	2:721$255

A distribuição da despeza kilometrica pelas differentes divisões consta do seguinte quadro :

VERBAS DE DESPEZA	DESPEZA POR KILOMETRO	RELAÇÃO POR CENTO DO TOTAL
Administração Central	200$502	0,81
Almoxarifado e carga e descarga	166$419	0,67
Trafego	8:708$878	35,28
Contabilidade	405$605	1.64
Locomoção	8:130$844	32,94
Linha e edificios	7:074$351	28,66
	24:686$629	100,00

Tendo sido a renda bruta em 1895..... 27.947:522$563

e custeio..... 29.124:653$800

verifica-se o *deficit* de..... 1.177:131$237

A relação da despeza para a receita foi:

Em 1895..... 104,21

» 1894..... 97,82

A despeza com obras novas e augmento de material rodante foi a seguinte:

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
LINHA E EDIFICIOS			
1a Secção	97:431$454	68:461$548	165:893$002
2a »	38:012$205	19:968$784	58:010$989
3a »	26:160$500	17:342$995	43:503$495
4a »	31:741$210	23:340$738	55:081$948
5a »	79:496$351	81:074$932	160:571$283
6a »	26:886$934	12:795$766	39:682$700
Ramal da Gambôa	508$870	57:171$214	57:680$084
» de Santa Cruz	9:459$400	9:312$229	18:771$629
» de S. Paulo	421:727$690	148:516$871	570:244$561
» de Porto Novo	8:265$644	3:675$123	11:940$767
» de Ouro Preto	11:835$940	12:338$882	24:174$822
	751:556$198	453:999$082	1.205:555$280
LOCOMOÇÃO			
Material rodante	163:060$074	531:512$794	694:572$868
Officinas do Engenho de Dentro / Depositos diversos	87:107$590	230:511$390	317:618$980
	250:167$664	762:024$184	1.012:191$848
Total	1.001:723$862	1.216:023$266	2.217:747$128

A despeza geral de custeio, incluindo obras novas e augmento de material rodante, foi, portanto, a seguinte:

VERBAS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central	211:293$170	[illegible]	236:517$165
Almoxarifado, carga e descarga	180:918$717	[illegible]	195:373$153
Tráfego	[illegible]	[illegible]	10.271:415$[illegible]9
Contabilidade	[illegible]	[illegible]	178:522$110
Locomoção	[illegible]	[illegible]	10.6[illegible]
Linha e edificios	[illegible]	[illegible]	9[illegible]:[illegible]100
Total	[illegible]	[illegible]	31.312:400$928

O seguinte quadro demonstra a renda bruta, a renda liquida e a porcentagem do custeio, desde o anno de 1858, em que foi inaugurada a estrada:

ANNOS	RENDA BRUTA	CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	RELAÇÃO DO CUSTEIO PARA A RENDA BRUTA
1858	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],01
1859	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],81
1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],85
1863	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],14
1864	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],55
1865	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1866	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1867	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],12
1868	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1869	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],[illegible]
1870	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1871	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],13
1872	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],75
1873	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],21
1874	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1875	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1876	[illegible]	[illegible]	[illegible]	8,06
1877	[illegible]	[illegible]	[illegible]	35,47
1878	[illegible]	[illegible]	[illegible]	42,87
1879	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1880	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1881	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1882	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1883	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1884	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,73
1885	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1886	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1887	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1888	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1889	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1890	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1891	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1892	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1893	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],33
1894	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],82
1895	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

(*) Deficit.

Neste quadro foram incluidas desde o anno de 1877 a renda de proprios e eventual e a despeza da Administração Central que não tinham sido consideradas nos annos anteriores.

Considerando na receita da estrada a renda ficticia proveniente de transportes gratuitos em serviço proprio, no de diversos ministerios, repartições do Governo, companhias, etc., cuja importancia é de 1.393:342$441, a renda bruta

elevar-se-ha a	29.340:865$004
e sendo o custeio	29.124:653$800
será a renda liquida de	216:211$204

e a despeza corresponderá a 99,26 °/₀ da renda bruta.

4° — Receita e despeza effectivas

A receita effectiva no exercicio de 1895 foi de	29.377:160$286
e a despeza effectiva por conta do credito ordinario	32.193:758$783
ficando o *deficit* de	2.816:598$497
Comparando a renda effectiva do exercicio de 1894	27.226:847$160
com a do exercicio de 1895	29.377:160$286
verifica-se a differença para mais no ultimo exercicio de	2.150:313$126
No exercicio de 1894 a despeza effectiva foi de	28.186:489$137
e no de 1895	32.193:758$783
differença para mais no ultimo exercicio	4.007:269$646

Para o exercicio de 1897 foram orçadas em 30.473:187$623 as despezas provaveis com o custeio da estrada e com a que será necessaria para obras novas e augmento de material rodante (conta de capital), a saber :

Administração Central	247:457$100	
Almoxarifado, carga e descarga	187:827$000	
Trafego	9.873:170$000	
Contabilidade	536:589$000	
Locomoção	8.795:788$325	
Linha e edificios	9.132:356$198	28.773:187$623

Obras novas e acquisição de material rodante (conta de capital) :

Locomoção	1.050:000$000	
Linha e edificios	650:000$000	1.700:000$000
		30.473:187$623

5° — Renda ficticia

Os transportes effectuados gratuitamente, durante o anno de 1895, importaram em		317:542$780
Sendo :		
Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas		7:491$020
» do Interior		1:624$420
Inspectoria Geral de Terras e Colonisação		295:554$280
Santa Casa de Misericordia da Capital Federal		543$420
Jardim Botanico		107$300
Escola de Minas de Ouro Preto		1:995$700
Escola Polytechnica		5:472$400
Collegio da Immaculada Conceição		1:337$600
Santa Casa de Misericordia de Barbacena		275$600
Commissão de Estudos da Nova Capital da União		24$900
Companhia Centro Pastoril		3:116$140
		317:542$780
Os transportes e telegrammas em serviço da estrada attingiram á somma de 1.075:799$661, distribuidos do seguinte modo :		
Administração Central	41:947$260	
Trafego	818:666$681	
Contabilidade	871$200	
Locomoção	57:663$400	
Linha e edificios	137:446$880	
6ª Divisão	19:204$240	1.075:799$661
		1.393:342$441

6° — Accordos de trafego mutuo

Durante o anno celebrou-se apenas um accordo com a Commissão de Construcção da Nova Capital de Minas Geraes para a transmissão de telegrammas.

7º — Reclamações

Foram apresentadas durante o anno 1.160 reclamações de differença de frete e 1.504 por perdas e avarias, taxas de telegrammas, etc.

Das primeiras, differenças de frete:

Foram pagas.....	1.097	na importancia de	38:522$090
» indeferidas.....	63		2:426$060
Pertencem a estradas extranhas..	596		7:682$240

Das 596 pertencentes ás estradas extranhas, cabem:

Á Leopoldina.....	91	na importancia de	1:076$900
» Bananal.....	1		12$700
» Valenciana.....	15		154$160
» Oeste de Minas.....	30		902$240
» Minas e Rio.....	14		453$140
» Sapucahy.....	10		37$800
» Muzambinho.....	15		434$180
» Minas S. Paulo (impostos)..	420		4:611$120
	596		7:682$240

As companhias em trafego mutuo restituiram por conta desta estrada 138 reclamações na importancia de 4:225$540.

Das segundas, perdas e avarias, foram:

Por perdas e extravios.....	1.053	na importancia de	203:635$378
» avarias.....	409		79:323$653
» fretes a restituir.....	42		4:020$256

Das primeiras, perdas e extravios:

Autorisou-se o pagamento de....	336	na importancia de	45:193$171
Foram indeferidas.....	40		12:554$550
» pagas de accordo com o art. 224.	38		7:680$670
Ficaram sem effeito.....	70		15:466$220
» em processo.....	527		118:720$511
Foram enviadas a processo.....	42		4:020$256
	1053		203:635$378

Das segundas, avarias :

Autorisou-se o pagamento de....	132	na importancia de	15:646$735
Foram indeferidas.....	62		15:239$690
Ficaram sem effeito.....	75		9:335$680
Ficaram em processo.....	140		39:101$548
	409		79:323$653

Das terceiras, fretes a restituir:

Autorisou-se o pagamento de...	40	na importancia de	3:456$116
Foram indeferidas.....	2		564$140
	42		4:020$256

Das que ficaram em processo, em numero de 451, de 1894 :

Autorisou-se o pagamento de....	245	na importancia de	49:879$021
Foram indeferidas.....	159		11:312$482
Ficaram sem effeito.....	26		4:183$600
Foram enviadas a processo.....	11		780$400
Ficaram por liquidar.....	10		1:229$076
	451		67:384$579

Importancia das reclamações pagas, 791..... 121:855$713

Das reclamações pagas são 24 por conta das seguintes companhias :

Leopoldina.....	16	na importancia de	4:291$160
Minas e Rio.....	3		134$000
Oeste de Minas.....	4		308$000
Rio das Flores.....	1		64$800
	24		4:797$960

Deduzindo-se da importancia total das 791 reclamações pagas por esta estrada.....	121:855$713
e das 42 pagas por conta das diversas companhias.....	4:797$960
verifica-se que a importancia liquida paga pela estrada foi de..	117:057$753

8º — Bitola de 1,00

O capital empregado no fim do exercicio de 1895, na linha do centro, de Lafayette á Paz, no ramal de Ouro Preto e no trecho de Cachoeira a Norte, era de 30.744:271$795.

A receita deste trecho de linha foi de....	4.344:631$738
A despeza de.....	5.096:757$738
Deficit.....	752:126$000

Discriminação da receita

Passagens.....	2.035:238$210
Bagagens.....	162:781$590
Encommendas.....	215:498$920
Animaes.....	41:708$760
Vehiculos.....	4:001$070
Mercadorias.....	1.772:735$600
Telegrapho.....	52:358$870
Armazenagens.....	27:633$630
Multas e diversas.....	22:675$088
	4.344:631$738

As differentes verbas de receita comparadas com o total dão as seguintes porcentagens :

Viajantes.....	46,91
Bagagens e encommendas.....	8,79
Animaes.....	0,95
Vehiculos.....	0,09
Mercadorias.....	40,90
Telegrapho.....	1,20
Armazenagens.....	0,64
Multas e diversas.....	0,52
	100,00

Distribuição da despeza

VERBAS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Trafego	1.160:871$542	225:971$572	1.386:843$114
Locomoção	811:043$199	922:691$558	1.734:008$757
Linha e edificios	1.413:635$189	452:278$487	1.975:913$857
	3.385:550$191	1.711:207$517	5.096:757$738

III

TRAFEGO

1º—Movimento

Numero e percurso dos trens

O seguinte quadro mostra o numero de cada especie de trens nas diversas secções e ramaes durante o anno de 1895 :

SERVIÇO	1ª secção	2ª secção	3ª secção	4ª secção	5ª secção	6ª secção — Bitola estreita	RAMAES DE: S. PAULO — Bitola larga	S. PAULO — Bitola estreita	[illegible]	SANTA CRUZ	MOGIANAS	[illegible] Bitola estreita
	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k
Trens de [illegible]	27.740	.....	.....	.....	.....	.....	.....	[illegible]	.....	.....	.....	.....
Trens especiaes de viajantes nos suburbios	434	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trens de carros	322	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» de viajantes no interior	2.[illegible]20	2.493	730	730	730	730	730	730	730	6.577	.....	730
Trens mixtos	7.400	4.015	1.400	2.190	2.190	2.008	2.920	2.920	1.460	[illegible]	2.190	1.460
» de cargas	3.4[illegible]	1.885	1.081	1.172	1.005	41	1.193	1.38[illegible]	[illegible]	1[illegible]	.....	[illegible]
» especiaes de viajantes do interior	58	[illegible]0	19	3[illegible]	[illegible]	10	73	48	1	7[illegible]	.....	13
Trens especiaes de cargas	600	1.190	786	730	1.027	[illegible]5	353	1.0[illegible]2	[illegible]19	711	.....	[illegible]1
Numero de trens em 1895	42.783	9.[illegible]35	4.079	3.8[illegible]0	5.072	3.141	5.170	11.175	2.3[illegible]1	11.188	2.4[illegible]	2.[illegible]
Numero de trens em 1894	38.169	9.842	4.682	4.761	4.26[illegible]	3.071	5.047	14.1[illegible]	2.[illegible]	10.977	2.1[illegible]	2.[illegible]
Differenças em 1895	+ 4.614	— 207	— 603	+ 0[illegible]	+ 867	+ 070	+ [illegible]2	— 14	— 3[illegible]1	— 511	—	— 1[illegible]
Média diaria do numero de trens em 1895	117,2	2[illegible],3	11,1	13,3	13,8	8,6	14,1	3[illegible],7	6,1	[illegible],5	—	[illegible]2
Média diaria do numero de trens em 1894	104,7	23,9	12,8	13,0	11,7	8,4	13,8	38,8	7,2	29,2	.....	6,5
Differenças em 1895	+ 12,7	— 6	— 1,7	+ 3	+ [illegible],3	+ 2	+ 3	— 1	— 8	+ 4	—	— 3

O percurso dos trens em kilometro e a respectiva média diaria em 1894 e 1895. foram :

SERVIÇOS	1a secção	2a secção	3a secção	4a secção	5a secção	6a secção — Bitola estreita	RAMAES DE : S. Paulo — Bitola larga	S. Paulo — Bitola estreita	P. Novo	Santa Cruz	Macacos	Ouro Preto — Bitola estreita
	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k	k
Trens dos suburbios.....	512.160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48.180	.....	.....	.....	.....
» especiaes de viajantes dos suburbios.	6.944	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» de corridas.....	1.892	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» de viajantes do interior	180.536	117.312	65.700	58.400	135.050	86.140	114.610	167.900	46.720	125.530	.....	31.384
» mixtos	310.036	188.705	131.400	118.900	263.530	235.104	210.540	417.466	93.440	123.370	19.710	62.780
» de cargas.....	178.569	88.595	97.560	93.840	113.980	4.764	178.381	224.805	256	4.320	.....	452
» especiaes de viajantes do interior ...	3.270	1.880	1.710	3.040	4.077	421	8.096	4.954	64	477	.....	447
» especiaes de cargas.	22.871	57.353	70.700	59.400	103.593	25.295	58.891	110.654	9.956	24.373	.....	3.021
Kilometros em..... 1895	1.216.278	453.845	367.070	333.670	620.230	352.724	650.518	1.003.959	150.436	279.070	19.710	98.094
» » 1894	1.092.474	461.355	422.880	326.570	555.423	289.088	626.514	1.002.395	172.442	247.503	.....	102.506
Differenças em..... 1895	+ 23.804	—7.511	—55.810	+7.100	+64.807	+63.636	+24 004	+ 1.564	—22.006	+31.567	.....	—4.412
Percurso médio diario em 1895	3332	1243	1005	914	1699	936	1782	2750	412	764	54	268
Percurso médio diario em..... 1894	2993	1263	1163	894	1521	792	1716	2746	488	678	54	280
Differenças em..... 1895	— 339	— 20	— 58	+ 20	+ 178	+ 174	+ 66	+ 4	— 76	+ 85	=	— 12

Quantidade de trens e respectivos percursos nos annos de 1893 a 1895 :

SERVIÇOS	1893		1894		1895	
	NUMERO	PERCURSO	NUMERO	PERCURSO	NUMERO	PERCURSO
Bitola larga:						
Trens dos suburbios.....	22.630	307.850	21.340	436.444	27.740	512.160
» especiaes de viajantes dos suburbios	364	5.792	226	3.516	434	6.944
» » de festas.....	.....	.....	42	252	52	312
» de corridas.....	280	1.680	220	1.320	322	1.892
» de viajantes.....	8.601	877.383	9.183	869.821	1.192	795.767
» mixtos.....	14.520	1.498.750	15.852	1.435.520	17.520	1.498.750
» de cargas.....	8.198	706.683	9.466	718.044	9.922	755.953
» especiaes de viajantes do interior..	159	13.238	359	27.108	236	24.575
» » » cargas.....	2.604	197.194	5.524	385.011	5.465	392.698
Total.....	60.356	3.698.570	66.212	3.877.086	62.913	3.989.051
Bitola estreita:						
Trens dos suburbios.....	8.010	48.180	8.030	48.180	8.030	48.180
» de viajantes do interior.....	2.503	326.623	2.460	318.826	2.190	285.430
» mixtos	6.806	717.734	6.322	660.018	6.417	745.942
» de cargas.....	1.751	207.323	1.746	263.493	1.437	230.031
» especiaes de viajantes.....	69	6.438	88	10.158	289	25.446
» » » cargas.....	700	77.825	1.008	92.668	1.428	138.890
Total.....	19.848	1.474.123	19.654	1.393.343	19.791	1.473.919

Percurso dos vehiculos

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE								PERCURSO TOTAL
	VIAJANTES EM			BAGAGENS	ANIMAES	CHEFE E CORREIO	MERCADORIAS		
	1ª classe	2ª classe	1ª e 2ª classes				Carregados	Vasios	
1ª secção									
Nos trens de subúrbios	5.234.581	6.138.204	11.372.785	672.428	.....	55.544	.....	.....	12.000.657
Nos trens especiaes de viajantes-subúrbios	32.7[illegible]	24.912	57.478	2.782	.....	.....	.....	.....	60.260
Nos trens de cargas	.....	.....	.....	.....	1[illegible]5.956	.....	2.012.671	339.387	2.548.014
» » especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	1[illegible].752	.....	3[illegible]1.589	143.869	635.910
Nos trens mixtos	503.924	504.9[illegible]	1.007.85[illegible]	452.[illegible]	297.[illegible]8	11.958	2.484.[illegible]	1.274.553	5.621.309
» » de viajantes do interior	300.068	501.778	1.301.84[illegible]	475.812	176.[illegible]0	334.604	.....	.....	2.3[illegible]8.722
Nos trens especiaes de viajantes do interior	12.7[illegible]	10.324	22.918	4.[illegible]	.....	.....	.....	5.714	33.490
Nos trens de carreiras	30.124	20.171	50.2[illegible]5	.....	.....	.....	.....	.....	50.2[illegible]5
2ª secção									
Nos trens de viajantes	[illegible]	3[illegible]	[illegible]	[illegible]	11[illegible]	2[illegible]8.054	.....	1.[illegible]	1.748.384
Nos trens mixtos	2[illegible].0[illegible]	102.77[illegible]	428.810	282.[illegible]	21[illegible]	.....	1.4[illegible]	790.1[illegible]	3.215.[illegible]
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	1[illegible]	.....	[illegible]1.40[illegible]	448.[illegible]	1.5[illegible].094
» » especiaes de viajantes	[illegible]537	2.[illegible]	6.3[illegible]2	2[illegible]	.....	.....	.....	.....	8.789
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	1[illegible]2.7[illegible]2	.....	7[illegible]2.[illegible]	181.8[illegible]	1.037.027
3ª secção									
Nos trens de viajantes	3[illegible].270	2[illegible]2.72[illegible]	6[illegible]	207.[illegible]	[illegible]	1[illegible]0.620	.....	.....	1.010.840
Nos trens mixtos	222.170	2[illegible].070	428.240	184.[illegible]	1[illegible].0[illegible]	[illegible]8.820	1.709.[illegible]	685.804	3.2[illegible]7.713
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	2[illegible]1.556	.....	1.5[illegible]	423.470	2.2[illegible].[illegible]2
» » especiaes de viajantes	2.7[illegible]	4.872	7.670	1.037	.....	.....	.....	.....	[illegible].707
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	1[illegible]	.....	1.1[illegible]	287.[illegible]	1.[illegible]10.450
4ª secção									
Nos trens de viajantes	[illegible]	2[illegible]8.72[illegible]	[illegible]	2[illegible]7.[illegible]	7[illegible]	2[illegible].[illegible]	51.3[illegible]	1.20[illegible]	1.478.[illegible]40
Nos trens mixtos	107.[illegible]	[illegible]9.217	1[illegible]	[illegible]	[illegible]1.[illegible]	.....	1[illegible]	70[illegible]8	597.[illegible]
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	219.[illegible]	.....	9[illegible].7[illegible]	[illegible]71.772	1.501.11[illegible]
» » especiaes de viajantes	1.[illegible]	2.08[illegible]	3.76[illegible]	1.123	.....	.....	.....	.....	4.805
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	91.572	.....	52[illegible].772	131.[illegible]1	1.051.725
5ª secção									
Nos trens de viajantes	[illegible]75.1[illegible]	421.4[illegible]	1.0[illegible].355	2[illegible].148	91.474	512.718	.....	.....	2.0[illegible].[illegible]95
Nos trens mixtos	2[illegible].[illegible]7	232.[illegible]	4[illegible].125	27[illegible]	133.78[illegible]	.....	1.2[illegible].8[illegible]	2[illegible]	2.4[illegible].0[illegible]
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	129.481	.....	774.7[illegible]	[illegible]17.[illegible]3	1.221.773
» » especiaes de viajantes	4.1[illegible]	4.164	8.5[illegible]	2.012	.....	.....	.....	.....	10.57[illegible]
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	1[illegible].671	.....	702.032	[illegible]2.36[illegible]	1.42[illegible]
6ª secção									
SUBDIVISÃO DIRECTA									
Nos trens de viajantes	297.672	2[illegible]	414.7[illegible]	95.33[illegible]	494	[illegible]2.208	1.140	3[illegible]	604.051
Nos trens mixtos	134.075	324.853	6[illegible].0[illegible]	[illegible]57.753	2[illegible]	.....	1.1[illegible].729	770.0[illegible]	3.[illegible]27.472
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55.08[illegible]	80.1[illegible]	135.707
» » especiaes de viajantes	1.811	1.082	2.8[illegible]	2[illegible]2	.....	.....	.....	.....	3.185
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	4.8[illegible]	.....	1[illegible]223.785	1[illegible].401	3[illegible]8.055

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE								PERCURSO TOTAL
	VIAJANTES EM			BAGAGEM	ANIMAES	CHEFE E CORREIO	MERCADORIAS		
	1ª classe	2ª classe	1ª e 2ª classes				Carregados	Vasios	
S. Paulo (BITOLA LARGA)									
Nos trens de viajantes	777.568	358.114	1.135.712	265.589	14.496	288.612	.....	1.728	1.706.137
Nos trens mixtos	472.000	443.680	915.689	714.836	361.352	.....	1.656.219	931.487	4.579.583
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	630.234	.....	1.197.750	1.105.244	2.933.228
» » especiaes de viajantes	6.086	7.120	13.206	3.042	.....	.....	.....	.....	16.248
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	208.346	.....	356.195	367.756	932.297
S. Paulo (BITOLA ESTREITA)									
Nos trens de viajantes	1.302.988	864.230	2.167.218	309.288	26.236	175.488	.....	9.840	2.688.120
Nos trens dos suburbios	29.184	26.312	55.496	1.928	.....	.....	.....	.....	57.424
Nos trens mixtos	638.130	696.504	1.334.634	949.117	180.179	.....	979.403	559.355	4.002.698
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	12.940	.....	2.728.675	1.721.059	4.462.644
» » especiaes de viajantes	7.086	50.996	58.082	7.305	.....	.....	.....	.....	65.387
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	106.346	.....	1.527.190	428.676	2.062.212
Porto Novo									
Nos trens de viajantes	185.600	165.377	350.977	52.088	512	25.886	.....	.....	429.463
Nos trens mixtos	147.110	145.822	292.932	146.062	132.224	.....	595.623	219.364	1.386.205
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	939	768	1.707
» » especiaes de viajantes	128	64	192	.....	.....	.....	.....	.....	192
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	1.792	.....	27.845	21.560	51.197
Santa Cruz									
Nos trens de viajantes	1.791.248	1.802.356	3.596.574	418	.....	27.556	.....	.....	3.624.548
Nos trens mixtos	443.885	397.144	841.029	173.066	84.782	24.090	813.460	533.192	2.469.619
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	139.257	.....	4.401	54.370	198.028
» » especiaes de viajantes	370	451	821	198	.....	.....	.....	.....	1.019
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	288.005	.....	37.847	273.191	598.543
Macacos									
Nos trens mixtos	19.818	19.710	39.528	19.710	477	.....	19.929	4.165	83.809
Ouro Preto (BITOLA ESTREITA)									
Nos trens de viajantes	56.380	56.056	112.436	33.984	516	37.797	.....	256	184.989
Nos trens mixtos	62.640	62.910	125.550	128.690	26.854	.....	151.995	103.236	536.375
» » de cargas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» » especiaes de viajantes	2.564	730	3.294	212	.....	.....	.....	.....	3.506
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	43	.....	24.556	8.876	33.475
Vehiculos-kilometros em 1895	16.171.694	14.838.194	31.009.888	7.050.204	5.402.338	2.400.265	28.416.109	13.724.184	88.002.985
Vehiculos-kilometros em 1894	15.755.721	13.347.104	29.102.825	7.912.610	7.148.445	2.372.528	27.020.967	14.043.271	87.600.646
Differença para mais em 1895	415.973	1.491.090	1.907.063	.....	.....	27.737	1.395.142	.....	402.340

Composição média dos trens

O numero médio dos vehiculos por trem-kilometro nas diversas secções e ramaes, foi :

SERVIÇOS	1ª secção	2ª secção	3ª secção	4ª secção	5ª secção	6ª secção — Bitola estreita	RAMAES DE : S. PAULO — Bitola larga	S. PAULO — Bitola estreita	PORTO NOVO	SANTA CRUZ	MAÁ'OS	OURO PRETO — Bitola estreita	EM GERAL NOS ANNOS DE : 1895	1894
Nos trens de subúrbios	23,[illegible]	—	—	—	—	—	—	11,[illegible]	—	—	—	—	23,32	21,21
Nos trens especiaes de viajantes — subúrbios	8,[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,67	13,[illegible]6
Nos trens de [illegible]	[illegible],78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26,58	38,35
Nos trens de viajantes do interior	13,1[illegible]	1[illegible],[illegible]1	15,8[illegible]	20,18	11,[illegible]	7,[illegible]	11,[illegible]	1[illegible],01	21,[illegible]2	2[illegible],03	—	5,80	11,71	14,30
Nos trens mixtos	18,1[illegible]	17,[illegible]1	24,7[illegible]	5,02	[illegible],87	11,[illegible]	1[illegible],7[illegible]	8,[illegible]	1[illegible],8[illegible]	20,02	1,7[illegible]	8,50	1[illegible],87	14,23
Nos trens de cargas	14,2[illegible]	17,47	22,[illegible]	15,[illegible]	10,71	[illegible]	1[illegible],1[illegible]	1[illegible],[illegible]	[illegible],0[illegible]	15,[illegible]3	—	—	17,[illegible]	19,48
Nos trens especiaes de viajantes — interior	10,2[illegible]	1[illegible],[illegible]7	5,0[illegible]	1,[illegible]1	2,5[illegible]	7,[illegible]	2,01	13,1[illegible]	3,[illegible]	2,1[illegible]	—	7,84	5,48	6,[illegible]8
Nos trens especiaes de cargas	27,8[illegible]	18,[illegible]	22,77	17,7[illegible]	10,[illegible]	11,55	1[illegible],2[illegible]	1[illegible],[illegible]	5,1[illegible]	24,7[illegible]	—	11,[illegible]8	17,41	18,70
Numero medio de vehiculos em geral por trem-kilometro	1[illegible],21	16,[illegible]	22,2[illegible]	12,[illegible]	1[illegible],[illegible]7	11,1	1[illegible],[illegible]	11,2[illegible]	12,12	21,[illegible]	[illegible],2[illegible]	7,73	1[illegible],[illegible]	15,53

Utilisação dos trens e vehiculos no transporte de viajantes

SERVIÇOS			Em 1895			Em 1894			Differenças em 1895		
			BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro
Numero de viajantes transportados — Nos trens de suburbios	Em serviço da estrada.	1ª classe	7.256	.....	.....	8.788	.....	.....	— 1.522	.....	.....
		2ª »	3.563	.....	.....	6.221	.....	.....	— 2.658	.....	.....
	Passagens simples.....	1ª »	1.652.384	122.642	.....	1.360.509	.....	.....	+ 291.875	+ 122.642	.....
		2ª »	2.872.933	277.400	.....	2.434.653	.....	.....	+ 438.280	+ 277.400	.....
	» de ida e volta	1ª »	79[illegible].520	.....	.....	723.800	.....	.....	+ 72.720	.....	.....
		2ª »	1.552.302	.....	.....	1.309.335	.....	.....	+ 242.936	.....	.....
	» gratis.....	1ª »	1.867	.....	.....	899	.....	.....	+ 968	.....	.....
		2ª »	97	.....	.....	222	.....	.....	— 125	.....	.....
	» por conta do Governo.	1ª »	64.692	.....	.....	60.725	.....	.....	+ 3.967	.....	.....
		2ª »	17.813	.....	.....	30.905	.....	.....	— 13.092	.....	.....
	» por conta de diversos Est.	1ª »	6	.....	.....	250	.....	.....	— 2[illegible]4	.....	.....
		2ª »	36	.....	.....	179	.....	.....	— 143	.....	.....
	» de coupons..	1ª »	774.840	.....	.....	766.504	.....	.....	+ 8.336	.....	.....
		2ª »	1.375.380	.....	.....	1.180.840	.....	.....	+ 194.540	.....	.....
	» com reducção de 75 %.	1ª »	333.340	.....	.....	382.290	.....	.....	— 48.950	.....	.....
		2ª »	511.440	.....	.....	433.232	.....	.....	+ 78.117	.....	.....
	Corridas	1ª »	88.304	.....	.....	44.484	.....	.....	+ 43.820	.....	.....
Nos trens do interior	Passagens em serviço da estrada.	1ª »	9.252	2.284	230	11.105	416	371	— 1.853	+ 1.868	— 141
		2ª »	73.636	13.137	747	53.377	6.857	582	+ 20.259	+ 6.280	+ 165
	Passagens simples.....	1ª »	413.633	90.405	41.874	1.151.119	188.829	32.288	— 737.486	— 89.424	+ 9.586
		2ª »	1.485.736,5	459.046	137.201	1.821.760,5	587.612	106.934	— 336.024	— 128.566	+ 30.267
	» de ida e volta	1ª »	42.131	71.891	5.344	60.401	67.346	4.975	— 18.267	+ 4.545	+ 369
		2ª »	.....	.....	9.004	.....	.....	10.300	.....	.....	— 1.296
	» gratis.....	1ª »	600	122	260	1.528	2	68	— 928	+ 120	+ 192
		2ª »	6.257	13.147	720	1.501	4.434	71	+ 4.756	+ 8.713	+ 649
	» por conta do Governo.	1ª »	70.640	1.520	1.117	42.906	2.009	578	+ 27.734	— 489	+ 539
		2ª »	32.118	542,5	2.191	5.777	1.380	342	+ 26.341	— 838,5	+ 1.849
	» por conta de diversos Est.	1ª »	4.484	4.239	2.223	4.239	8.150	978	+ 245	— 3.911	+ 1.248
		2ª »	10.740	6.676	4.627	5.652	10.674	2.392	+ 5.088	— 3.998	+ 2.235
	» com reducção de 75 %.	1ª »	21.249	3.615	2.135	25.680	2.525	1.564,5	— 5.431	+ 1.120	+ 571,5
		2ª »	12.184	4.208,5	2.532	11.001	3.080	1.601	+ 1.183	+ 1.128,5	+ 931
Em geral.....			12.235.417,5	1 079.905,0	210.208	11.940.876,5	883.314	163.044,5	+ 294.541	+ 196.591	+ 47.164,5
Numero de viajantes transportados a um kilometro — Nos trens de suburbios	Passagens em serviço da estrada.	1ª classe	73.042	.....	.....	98.033	.....	.....	— 24.991	.....	.....
		2ª »	44.411	.....	.....	74.093	.....	.....	— 29.682	.....	.....
	Passagens simples.....	1ª »	20.943.966	1.051.164	.....	20.681.908	.....	.....	+ 262.058	+ 1.051.164	.....
		2ª »	35.636.580	1.664.400	.....	30.860.394	.....	.....	+ 4.776.186	+ 1.664.400	.....
	» de ida e volta	1ª »	9.274.322	.....	.....	8.305.794	.....	.....	+ 969.528	.....	.....
		2ª »	19.839.478	.....	.....	15.629.480	.....	.....	+ 4.209.998	.....	.....
	» gratis.....	1ª »	28.582	.....	.....	9.647	.....	.....	+ 18.935	.....	.....
		2ª »	1.214	.....	.....	2.668	.....	.....	— 1.454	.....	.....
	» por conta do Governo.	1ª »	984.681	.....	.....	932.977	.....	.....	+ 51.704	.....	.....
		2ª »	174.824	.....	.....	466.054	.....	.....	— 291.230	.....	.....
	» por conta de diversos Est.	1ª »	35	.....	.....	1.500	.....	.....	— 1.464	.....	.....
		2ª »	216	.....	.....	1.074	.....	.....	— 858	.....	.....
	» de coupons..	1ª »	485.290	.....	.....	12 276.214	.....	.....	—11.790.924	.....	.....
		2ª »	21.145.340	.....	.....	18.893.800	.....	.....	+ 2.251.540	.....	.....
	» com reducção de 75 %.	1ª »	4.937.680	.....	.....	5.166.962	.....	.....	— 229.282	.....	.....
		2ª »	7.202.480	.....	.....	6.211.452	.....	.....	+ 991.028	.....	.....
	Corridas.....	1ª »	640.755	.....	.....	2 6[illegible]904	.....	.....	+ 373.862	.....	.....

SERVIÇOS			Em 1895			Em 1894			Differenças em 1895		
			BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	ESTREITA — do Centro
Numero de viajantes transportados a um kilometro.	Nos trens de interior	Passagens em serviço da estrada.	1ª classe	1.312.3[illegible]4	2[illegible]2.111	20.271	8[illegible]	[illegible]1.[illegible]	27.2[illegible]	+ 535.6[illegible]	+ 180.775	— 7.3[illegible]
			2ª »	1.647.721	781.471	3[illegible]	1.[illegible]4.105	2[illegible].111	42.178	— 16.584	+ 492.[illegible]	— 3.[illegible]
		Passagens simples	1ª »	21.654.02[illegible]	8.[illegible]	2.[illegible]	21.[illegible]	7.751.121	1.721.58[illegible]	— 2.[illegible]	+ 788.313	+ [illegible]
			2ª »	5[illegible].077.3[illegible]	[illegible]	5.778.3[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	+ 10.722.007	+ 1.011.5[illegible]	+ [illegible]
		» de ida e volta	1ª »	10.587.310	3.[illegible]	2[illegible]	10.5[illegible]	3.778.010	[illegible]	— 2[illegible]	— 114.282	— [illegible]
			2ª »	.....	.....	2[illegible]	.....	[illegible]	[illegible]	.....	.....	— [illegible]
		» gratis	1ª »	74.[illegible]	11.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3.[illegible]	— 38.079	— 11.311	+ [illegible]
			2ª »	1.021.[illegible]	3.[illegible]	7[illegible]	2[illegible]	1.[illegible].027	[illegible]	+ 731.[illegible]	+ 1.9[illegible].849	+ 70.0[illegible]
		» por conta do Governo.	1ª »	[illegible]	[illegible]	131.[illegible]	3[illegible]	[illegible]	51.275	+ 3[illegible]	— [illegible].837	+ [illegible]
			2ª »	1.503.581	19[illegible].327	228.112	[illegible]	112.[illegible]	37.170	+ 8[illegible]	— 19[illegible].33[illegible]	+ 190.97[illegible]
		» por conta de diversas Estradas	1ª »	411.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	72[illegible].381	[illegible]	+ 77.7[illegible]	— 85.70[illegible]	+ [illegible]
			2ª »	1.[illegible]47	[illegible]	1[illegible]	7[illegible]	7[illegible]	1[illegible]	+ 578.[illegible]27	— 1[illegible].601	— 14.1[illegible]
		» com reducções de 75 %	1ª »	1.[illegible]	[illegible]	181.[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	11[illegible]277	— [illegible]3.44[illegible]	+ 40.022	+ 67.[illegible]
			2ª »	1.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	278.[illegible]	[illegible]	+ 210.11[illegible]	+ 72.3[illegible]	+ [illegible]
Total geral			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7.[illegible]	+ 12.[illegible]	+ 10.551.122	+ 1.[illegible]
Receita kilometrica em cada viajante.	Nos trens de suburbios		1ª classe	1[illegible],03	8,55	.....	1[illegible]	.....	.....	— 4,21	+ 8,55	.....
			2ª »	11,[illegible]	[illegible]	.....	11,37	.....	.....	— 0,11	+ 3,00	.....
			Em geral	12,07	[illegible]	.....	13,71	.....	.....	— 1,[illegible]4	+ 0,78	.....
	Nos trens de interior		1ª classe	71,4[illegible]	74,[illegible]	7.[illegible]	[illegible]	[illegible]	7.17	+ [illegible]	+ 24,[illegible]	
			2ª »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	37,1	37,1[illegible]	[illegible]	+ 12,1	+ 23	
			Em geral	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2[illegible]	[illegible]	17,53	+ 10,03	+ 2	
Numero de viajantes por trem kilometro.	Nos trens de suburbios		1ª classe	71,72	[illegible]	.....	1[illegible].11	.....	.....	— 3[illegible]	+ 21,80	
			2ª »	[illegible]	[illegible]	.....	1[illegible]	.....	.....	— 2,03	+ 24,[illegible]	.....
			Em geral	2[illegible]	[illegible]	.....	2[illegible]	.....	.....	— 3[illegible]	+ [illegible]	.....
	Nos trens de interior		1ª classe	1[illegible],1[illegible]	22,[illegible]2	7,[illegible]	17,[illegible]	[illegible]	[illegible]	— 1,[illegible]	+ 1,70	+ 1,[illegible]
			2ª »	[illegible],10	[illegible],1[illegible]	1[illegible],12	22,1[illegible]	[illegible]	13,13	+ 4,2[illegible]	+ 13,20	+ 1,[illegible]
			Em geral	42,[illegible]3	70,1[illegible]	[illegible],61	[illegible]	[illegible]	[illegible]	+ 7,97	+ 14,[illegible]	+ [illegible]
Numero de viajantes por kilometro.	Nos trens de suburbios		1ª classe	7,[illegible]	[illegible],01	.....	1[illegible],70	.....	.....	— 3,72	+ 3[illegible],01	.....
			2ª »	13,[illegible]	[illegible]	.....	1[illegible],70	.....	.....	— 0,11	+ 63,01	.....
			Em geral	[illegible]	[illegible]	.....	12,[illegible]	.....	.....	— 1,70	+ [illegible]	.....
	Nos trens de interior		1ª classe	[illegible],88	[illegible]	4,[illegible]7	3,87	5,[illegible]	[illegible]	+ 1,01	+ 1,[illegible]3	+ 1,[illegible]
			2ª »	1[illegible],1	1[illegible],53	10,[illegible]1	[illegible],88	1[illegible],7	[illegible],71	+ [illegible]	— [illegible]16	+ 1,[illegible]
			Em geral	7,[illegible]	12,23	7,41	5,[illegible]5	[illegible],71	[illegible],79	+ 1,[illegible]	+ 2,52	+ 1,[illegible]
Percurso dos trens de ferro.	Nos trens de suburbios		1ª classe	[illegible].[illegible].28	3.[illegible]	.....	[illegible].742.[illegible]	.....	.....	+ [illegible]	+ 3.[illegible].2[illegible]	.....
			2ª »	[illegible].[illegible].1[illegible]	[illegible]	.....	27.[illegible]77	.....	.....	+ 1[illegible].[illegible]12.73	+ [illegible].1[illegible].[illegible]	.....
			Em geral	77[illegible].217.1[illegible]	7.[illegible]	.....	531.229.107	.....	.....	+ 2[illegible].018.[illegible]1	+ 7.82[illegible]	.....
	Nos trens de interior		1ª classe	1[illegible]	[illegible]	12.[illegible]	[illegible]	25.541.1[illegible]	11.7[illegible]	— [illegible]	+ 411.[illegible]	+ 1.1[illegible].1[illegible]
			2ª »	2[illegible].223.75[illegible]	[illegible]	17.51[illegible]	[illegible]	17.02[illegible]	— 111.72[illegible]	— 5.[illegible]	+ [illegible]	
			Em geral	[illegible]	[illegible]	[illegible]	51[illegible].371.2[illegible]	[illegible].214.7[illegible]	25.7[illegible].52	— 1[illegible].01[illegible]87	+ 5.748.15[illegible]	+ 1.[illegible]
Receita por cento entre estações occupadas e as commerciaes.	Nos trens de subarbios		1ª classe	10,77	2[illegible],76	.....	23,[illegible]	.....	.....	— 13,33	+ 28,7[illegible]	.....
			2ª »	1[illegible],4[illegible]	[illegible]	.....	22,02	.....	.....	— 2,58	+ 31,[illegible]	.....
			Em geral	1[illegible],58	31,[illegible]	.....	22,[illegible]	.....	.....	— [illegible]	+ 31,[illegible]	.....
	Nos trens de interior		1ª classe	27.12	52,43	2[illegible]	20,41	[illegible]	20,[illegible]	+ [illegible],71	+ 0,22	+ 3,[illegible]
			2ª »	[illegible],13	53,[illegible]	[illegible]	1[illegible],[illegible]	[illegible]	[illegible],2	+ 1,54	+ [illegible],11	[illegible]
			Em geral	2[illegible],90	[illegible],12	[illegible],1[illegible]	1[illegible],[illegible]	17,1[illegible]	27,12	+ 11,[illegible]	+ [illegible],63	+ [illegible]

Utilisação dos trens e vagões no transporte de mercadorias, animaes e vehiculos

SERVIÇOS	Em 1895			Em 1894			Differenças em 1895		
	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro
Mercadorias transportadas									
Café	91.896	5.899	1.068	100.982	6.272	1.418	— 9.086	— 0.373	— 0.350
Diversos — Pagando frete — Suburbios	26.592	...	...	27.702	...	...	— 1.110	...	...
Diversos — Pagando frete — Interior	622.282	125.531	23.017	463.811	91.532	27.760	+ 155.471	+ 33.999	— 4.743
Diversos — Pagando frete — Total	648.874	125.531	23.017	494.513	91.532	27.760	+ 154.361	+ 33.999	— 4.743
Diversos — Por conta do Governo — Suburbios	...	...	...	1.157	...	...	— 1.157	...	...
Diversos — Por conta do Governo — Interior	2.394	101	3.421	767	104	1.963	+ 1.627	— 003	+ 1.458
Diversos — Por conta do Governo — Total	2.391	101	3.421	1.924	104	1.963	+ 0.470	— 003	+ 1.458
Diversos — Por conta de diversos Estados — Interior	4.303	119	3.233	1.751	9	142	+ 2.552	+ 110	+ 3.091
Diversos — Gratis	391	25	...	23	25	25	+ 368	...	— 25
Diversos — Em serviço da estrada — Suburbios	485	...	...	226	...	...	+ 259	...	...
Diversos — Em serviço da estrada — Interior	5.292	4.484	1.430	5.166	7.381	1.195	+ 126	— 2.897	+ 235
Diversos — Em serviço da estrada — Total	5.777	4.484	1.430	5.392	7.381	1.195	+ 385	— 2.897	+ 235
Diversos — Pagando frete — Suburbios — 1ª classe — Cavallares 13	4	...	...	72	...	...	— 68	...	...
Diversos — Pagando frete — Suburbios — 2ª » — Vaccuns 111	44	...	...	24	...	...	+ 20	...	...
Diversos — Pagando frete — Suburbios — 3ª » — Carneiros 147	14	...	...	15	...	...	— 1	...	...
Diversos — Pagando frete — Suburbios — 3ª » — Porcos 114	11	...	...	14	...	...	— 3	...	...
Diversos — Pagando frete — Suburbios — 3ª » — Diversos 2.570	237	...	...	245	...	...	— 8	...	...
Diversos — Pagando frete — Suburbios — 3ª » — Total 2.757	310	...	...	370	...	...	— 60	...	...
Diversos — Pagando frete — Interior — 1ª classe — Cavallares B.E.C. 1.271 B.E.S.P. 802 B.L. 4.419	1.325	240	381	1.158	304	276	+ 167	— 64	+ 105
Diversos — Pagando frete — Interior — 2ª » — Vaccuns 429 / 808 / 170.165	68.066	323	171	57.470	3.020	398	+ 10.596	— 2.697	— 227
Diversos — Pagando frete — Interior — 3ª — Carneiros 38 / 65 / 22.551	2.255	6	3	1.194	25	2	+ 1.031	— 19	+ 1
Diversos — Pagando frete — Interior — 3ª — Porcos 1.025 / 11.468 / 21.038	2.103	1.146	102	2.240	652	43	— 137	+ 494	+ 59
Diversos — Pagando frete — Interior — 3ª — Diversos 2.668 / 4.325 / 12.948	1.294	432	276	3.773	373	243	— 2.479	+ 59	+ 23
Diversos — Pagando frete — Interior — 3ª — Total 5.431 / 17.468 / 231.121	75.043	2.147	923	65.835	4.374	962	+ 9.208	— 2.227	— 39
Animaes por conta do Governo — Cavallares 91 / ... / 613	183	...	27	249	215	7	— 66	— 215	+ 20
Animaes em serviço da estrada — Cavallares 8 / ... / 1.311	402	...	2	218	½	3	+ 184	— ½	— 1
Animaes por conta de diversos Estados — Cavallares 122 / 74 / 12	3	22	36	3	86	3	...	— 64	+ 33
Animaes gratis — Cavallares	...	...	...	...	½	...	...	— ½	...
Vehiculos pagando frete									
Suburbios — 1ª classe	3	...	...	1	...	...	+ 2	...	...
Suburbios — 2ª »	13	...	...	10	...	...	+ 3	...	...
Suburbios — Total	16	...	...	11	...	...	+ 5	...	...
Interior — 1ª classe	99	53	1	90	66	3	+ 9	— 13	— 2
Interior — 2ª »	973	99	184	465	171	101	+ 508	— 72	+ 83
Interior — Total	1.072	152	185	555	237	104	+ 517	— 85	+ 81
Vehiculos por conta do Governo	9	...	11	13	1	...	— 4	— 1	+ 11
» » » de diversos Estados	...	5	1	...	38	...	...	— 33	+ 1
» em serviço da estrada — 1ª classe	9	...	...	...	...	...	+ 9	...	...
Total das toneladas de mercadorias transportadas	830.682	138.485	33.351	671.839	110.275	33.582	+ 158.843	+ 28.210	— 228
Toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro									
Café	20.201.610	212.401	104.485	22.591.643	301.819	135.878	— 2.390.033	— 59.415	— 31.393
Diversos — Pagando frete — Suburbios	303.351	...	...	251.748	...	...	+ 51.603	...	...
Diversos — Pagando frete — Interior	87.733.287	16.194.535	1.173.845	82.328.383	12.809.637	1.885.185	+ 5.404.904	+ 3.384.898	— 711.340
Diversos — Pagando frete — Total	88.036.638	16.194.535	1.173.845	82.580.131	12.809.637	1.885.185	+ 5.456.507	+ 3.384.898	— 711.340
Diversos — Por conta do Governo — Suburbios	...	...	...	16.050	...	...	— 16.050	...	...
Diversos — Por conta do Governo — Interior	412.096	23.230	546.444	128.499	19.420	239.163	+ 283.597	+ 3.810	+ 307.281
Diversos — Por conta do Governo — Total	412.096	23.230	546.444	144.549	19.420	239.163	+ 267.547	+ 3.810	+ 307.281
Diversos — Gratis	16.198	5.750	...	116	5.750	1.974	+ 16.082	...	— 1.974

SERVIÇOS	Em 1895			Em 1894			Differenças em 1895		
	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA — de S. Paulo	BITOLA ESTREITA — do Centro
Toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro — Diversos — Por conta de diversos Estados... Interior	911.478	20.944	65.118	425.126	2.042	12.153	+ 515.372	+ 27.902	+ 52.[illegible]
Diversos — Em serviço da estrada — Suburbios	1.07[illegible]	.....	.....	2.120	.....	.....	+ 2.[illegible]	.....	.....
Diversos — Em serviço da estrada — Interior	[illegible]	53.1[illegible]	150.220	1.105.7[illegible]	1.0[illegible]5.3[illegible]	[illegible]	— 63[illegible]	— 501.8[illegible]	+ 67.8[illegible]
Diversos — Em serviço da estrada — Total	673.821	103.1[illegible]	150.220	1.307.8[illegible]	1.1[illegible].3[illegible]	[illegible]	— 634.035	— 501.8[illegible]	+ 67.[illegible]
Animaes pagando frete — Cavalhares — 1ª classe — Cavallares	201	.....	.....	382	.....	.....	— 181	.....	.....
Animaes pagando frete — Cavalhares — 2ª classe — Vaccuns	1.185	.....	.....	812	.....	.....	+ 673	.....	.....
Animaes pagando frete — Interior — 1ª classe — Cavallares	1.371	.....	.....	1.3[illegible]5	.....	.....	+ 1[illegible]	.....	.....
Animaes pagando frete — Interior — 2ª classe — Vaccuns	1.5[illegible]	.....	.....	1.327	.....	.....	2[illegible]1	.....	.....
Animaes pagando frete — Interior — Diversos	23.9[illegible]	.....	.....	23.63[illegible]	.....	[illegible]	+ 27[illegible]	.....	.....
Animaes pagando frete — Interior — Total	28.[illegible]	.....	.....	27.512	.....	[illegible]	+ 1.033	.....	.....
Animaes por conta do Governo — Cavallares	[illegible]	101.007	[illegible]	720.[illegible]	[illegible].730	6[illegible].341	— 137.[illegible]	— 35.723	+ [illegible]
Animaes por conta do Governo — Vaccuns	[illegible]	[illegible]	28.101	[illegible].388	1.[illegible].71[illegible]	[illegible]	— 6.721.010	— 1.731.530	— 73.41[illegible]
Animaes por conta de diversos Estados — Cavallares	1.274.[illegible]07	7.[illegible]	2.3[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.0[illegible]	+ [illegible]	— 37.817	+ 1.37[illegible]
Animaes por conta de diversos Estados — Vaccuns	2.7[illegible].041	1.72[illegible]	79.[illegible]	2.[illegible].37[illegible]	[illegible]	1.8[illegible]	+ [illegible]	+ 973.[illegible]	+ 28.1[illegible]
Animaes por conta de diversos Estados — Diversos	1.[illegible]	[illegible]	221.12[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	[illegible]	— 1.528.114	— 58.201	+ [illegible]
Animaes por conta de diversos Estados — Total	[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	[illegible]	7.[illegible]	441.[illegible]	— 7.211.0[illegible]	— 574.[illegible]01	— 41.[illegible]
Animaes por conta do Governo — Cavallares	29.187	.....	10.1[illegible]	[illegible]	61.71[illegible]	775	— [illegible].152	— 61.718	+ 0.41[illegible]
Animaes por conta de diversos Estados — Cavallares	1.1[illegible]	13.[illegible]	8.8[illegible]	1.[illegible]	47.[illegible]	[illegible]	+ [illegible]	— 33.7[illegible]	+ 8.1[illegible]
Animaes em serviço da estrada — Cavallares	[illegible].477	.....	[illegible]	1[illegible].1[illegible]	[illegible]	[illegible]	+ 158.311	— 77	+ 14
Animaes [illegible]	.....	.....	.....	.....	[illegible]	.....	.....	— 230	.....
Vehiculos pagando frete — Suburbios — 1ª classe	[illegible]	.....	.....	14	.....	.....	+ 2[illegible]	.....	.....
Vehiculos pagando frete — Suburbios — 2ª classe	1[illegible]	.....	.....	1[illegible]	.....	.....	+ 33	.....	.....
Vehiculos pagando frete — Suburbios — Total	17[illegible]	.....	.....	11[illegible]	.....	.....	+ 5[illegible]	.....	.....
Vehiculos pagando frete — Interior — 1ª classe	15.0[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10.1[illegible]	1[illegible]	+ 5.422	— 6.[illegible]	— 1.2[illegible]
Vehiculos pagando frete — Interior — 2ª classe	1[illegible].84	7.1[illegible]	[illegible].07[illegible]	38.772	1[illegible].402	14.[illegible]	+ 101.812	— 8.044	— 8.[illegible]
Vehiculos pagando frete — Interior — Total	155.[illegible]	10.71[illegible]	6.111	[illegible].441	25.[illegible]	1[illegible]	+ 1[illegible].2[illegible]	— 14.872	— 8.[illegible]
Vehiculos pertencendo ao Governo	1.[illegible]	.....	[illegible]	[illegible]	230	.....	+ 942	— 230	+ 97
Vehiculos pertencendo a diversos Estados	.....	[illegible]	12	.....	6.791	.....	.....	— 5.7[illegible]	+ 1[illegible]
Vehiculos em serviço da estrada	450	.....	.....	.....	.....	.....	+ 450	.....	.....
Total de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro	117.115.[illegible]	[illegible].651.[illegible]	2.47[illegible]	1[illegible].177.7[illegible]	17.177.234	2.824.1[illegible]	— [illegible].752.656	+ 2.474.35[illegible]	— [illegible]
Percurso kilometrico medio dos trens de mercadorias — Carga	219,83	41,0[illegible]	97,[illegible]3	223,71	48,12	[illegible],2	— 3,88	— 7,03	+ 2,[illegible]1
Percurso kilometrico medio dos trens de mercadorias — Diversos e vazios	172,19	145,[illegible]	73,[illegible]	227,2[illegible]	1[illegible]4,18	83,57	— 53,01	— 17,80	— 10,11
Percurso kilometrico medio dos trens de mercadorias — Total	177,1[illegible]	141,[illegible]	71,21	225,00	157,[illegible]	81,01	— 47,54	— 15,[illegible]8	— [illegible]
Percurso dos trens exclusivamente de cargas	2.7[illegible].3[illegible]	782.[illegible]	332.42[illegible]	2.582.[illegible]03	7[illegible].5[illegible]	257.2[illegible]	+ 119.455	+ 23.727	+ 75.1[illegible]
Percurso dos vagões por trens-kilometro — Carregados	2[illegible].530.[illegible]1	[illegible]	1.2[illegible]011	23.046.7[illegible]1	5.881.[illegible]52	1.333.02[illegible]	— [illegible]15.8[illegible]	— 318.[illegible]	+ [illegible]
Percurso dos vagões por trens-kilometro — Vasios	[illegible].840.371	[illegible]	2.821.2[illegible]2	10.0[illegible].[illegible]	3.515.334	4[illegible].3[illegible]	— 187.171	— 2.[illegible]22.7[illegible]	+ 2.[illegible]
Percurso dos vagões por trens-kilometro — Total	3[illegible].211.30[illegible]	5.543.[illegible]	4.7[illegible].273	[illegible].011.279	[illegible].401.9[illegible]	1.7[illegible].3[illegible]	— 8[illegible]2.974	— 2.[illegible]1.152	+ 2.983.[illegible]
Numero medio de toneladas de mercadorias por trem kilometro	51,55	25,10	7,41	58,52	22,87	10,97	— 3,97	+ 2,23	— 3,5[illegible]
Numero medio de toneladas de mercadoria por vagão kilometro — Carregados	5,59	3,51	1,28	5,59	2,95	2,11	.....	+ 0,5[illegible]	— 0,[illegible]
Numero medio de toneladas de mercadoria por vagão kilometro — Vasios e carregados	4,05	3,00	0,52	4,05	1,[illegible]1	1,60	— 0,02	+ 1,15	— 1,[illegible]
Relação % entre o percurso dos vagões vasios e o percurso total	27,34	15,15	59,12	27,25	37,37	21,10	+ 0,08	— 22,21	+ [illegible]
Relação % entre o numero de toneladas kilometro e a capacidade media dos vagões carregados e vasios	45,19	60,05	10,43	45,34	36,95	32,03	— 0,15	+ 23,11	— 21,[illegible]

Productos médios por classes de viajantes e unidades de percurso:

SERVIÇOS	PRODUCTOS				PROPORÇÃO POR CENTO DAS CLASSES AS QUANTIDADES TOTAES	
	Média por viajante	Média por viajante kilometro	Média por trem kilometro	Média por carro kilometro	Quanto ao numero	Quanto ao producto
Suburbios.... 1ª classe.....	$190	18,9	1$361	$134	35,9	53,8
2ª »	$095	7,2	1$164	$098	64,2	46,1
Em geral.....	$131	10,9	2$525	$114	100,0	100,0
Interior..... 1ª classe.....	3$793	59,4	$989	$300	27,0	51,8
2ª »	1$305	29,9	$915	$338	72,9	48,1
Em geral.....	1$931	41,0	1$896	$339	100,0	100,6
Ambas..... 1ª classe.....	$807	43,5	1$034	$256	34,4	52,2
2ª »	$435	20,2	$946	$256	65,5	47,7
Em geral em 1895.	$593	43,3	1$983	$256	100,0	100,0
Em geral em 1894.....	$572	29,1	1$917	$264	100,0	100,0
Differença em 1895.....	+ $021	+ 14,2	+ $066	— $008	=	=

Quantidades, percursos e productos das bagagens, encommendas e mercadorias, com exclusão das concessões gratis e dos transportes em serviço da estrada:

DESIGNAÇÕES	QUANTIDADE DE TONELADAS			PERCURSOS KILOMETRICOS			PRODUCTOS
	Bitola larga	Bitola estreita de S. Paulo	Bitola estreita do Centro	Bitola larga	Bitola estreita de S. Paulo	Bitola estreita do Centro	
Bagagens..... Suburbios.....	12.648	.....	.....	128.597	.....	.....	167:559$080
Interior.....	3.804	1.449	265	286.168	93.379	21.039	459:083$110
Em geral.....	16.452	1.449	265	414.765	93.379	21.039	626:642$190
Encommendas Suburbios.....	6.448	.....	.....	58.489	.....	.....	21:475$330
Interior.....	35.529	22.854	2.191	6.099.378	4.486.730	135.292	3.623:010$210
Em geral.....	41.977	22.854	2.191	6.157.837	4.486.730	135.292	3.644:485$540
Bagagens e encommendas em geral.....	58.429	24.303	2.456	6.572.632	4.580.109	156.331	4.270:727$730
Mercadorias e animaes. Suburbios.. Diversos.....	26.592	.....	.....	303.351	.....	.....	126:665$960
Animaes.....	310	.....	.....	28.545	.....	.....	1:367$740
Carros.....	16	.....	.....	172	.....	.....	69$400
Em geral.....	26.918	.....	.....	332.058	.....	.....	128:103$100
Interior... Café.....	91.986	5.899	1.058	20.201.610	212.404	104.485	5.852:292$480
Diversos.....	628.979	125.751	29.671	89.086.861	16.247.709	1.785.407	8.531:186$554
Animaes.....	75.220	2.169	986	35.599.552	2.440.646	419.424	376:073$090
Carros.....	1.081	157	197	157.042	11.639	7.216	30:460$680
Em geral.....	797.185	133.976	31.922	146.045.065	18.942.398	2.316.532	14.790:012$804
Total das mercadorias, animaes e carros..	824.103	133.976	31.922	146.377.133	18.942.398	2.316.532	14.918:115$904
Total geral.....	882.532	158.279	34.378	152.849.765	23.522.507	2.472.863	19.188:843$634

Productos médios e por unidade de percurso das bagagens, encommendas e mercadorias, com exclusão de concessões gratis e dos transportes em serviço da estrada :

DESTINAÇÕES	PRODUCTOS			
	MÉDIA POR TONELADA	MÉDIA POR TONELADA-KILOMETRO	MÉDIA POR VIAGEM-KILOMETRO	MÉDIA POR TREM-KILOMETRO
Bagagens..... Suburbios	13$218	1$[illegible]2	[illegible]3	$[illegible]21
Interior.....	8$[illegible]7	1$147	$[illegible]72	$0[illegible]3
Em geral.....	31$40[illegible]	1$185	[illegible]058	$115
Encommendas Suburbios.....	3$330	$[illegible]	[illegible]3	$041
Interior.....	[illegible]827	[illegible]	$5[illegible]	$710
Em geral..	[illegible]578	$[illegible]8	$[illegible]	$ 73
Bagagens e encommendas em geral	[illegible]133	$[illegible]	[illegible]	$758
Mercadorias.. Café.....	[illegible]19$195	$[illegible]4	$20[illegible]	1$555
Diversas, inclusive carril e animaes..	[illegible]1	[illegible]2	[illegible]	2$413
Em geral.....	1[illegible]8	[illegible]	[illegible]	[illegible]55
Total das bagagens, encommendas e mercadorias.....	17$[illegible]	$1[illegible]7	$[illegible]12	3$[illegible]43

Extensão média da estrada em trafego e quantidade de café transportado em cada um dos vinte e cinco annos de 1870 a 1895 :

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	QUANTIDADE DE CAFÉ TRANSPORTADA — Kilos	DIFFERENÇA POR CENTO DA QUANTIDADE DE CAFÉ — Para mais	Para menos
1870.....	221.7[illegible]2	.....	8[illegible]0	.....	.....
1871	[illegible].118	24,[illegible]	[illegible]	4,7	.....
1872.....	[illegible]3	1[illegible]	7[illegible]	.....	11,2
1873.....	3[illegible].10[illegible]	13,72	7[illegible]	0,[illegible]	.....
1874.....	[illegible]01.123	7,70	[illegible]0.[illegible]11	27,14	.....
1875.....	447.[illegible]07	13,82	11[illegible].2[illegible]	1[illegible]	.....
1876.....	[illegible]	12,05	1[illegible]	.....	1[illegible],69
1877.....	24[illegible].147	2, 2	11[illegible] 24[illegible].025	12,71	.....
1878.....	[illegible]	13,[illegible]	12[illegible].548.110	13,[illegible]0	.....
1879.....	[illegible]1.752	[illegible],8	1[illegible].[illegible]	1[illegible],[illegible]	.....
1880.....	[illegible].725	1, 2	13[illegible].47[illegible]	.....	.....
1881.....	[illegible]	2,[illegible]	187.5[illegible]3.[illegible]2	[illegible]43	.....
1882.....	[illegible].771	5,28	171.[illegible]01.72[illegible]	.....	8,58
1883.....	[illegible]2.771	.....	1[illegible]3.7[illegible]	.....	4,[illegible]2
1884.....	724.[illegible]	[illegible],[illegible]	1[illegible].[illegible].4[illegible]	.....	5,01
1885.....	724.[illegible]	.....	172.1[illegible]3.1[illegible]	1[illegible].81	.....
1886.....	7[illegible]2.1[illegible]	2,51	142-331.0[illegible]	.....	17,32
1887.....	7[illegible]4.21[illegible]	4,[illegible]2	[illegible]	.....	3[illegible],10
1888.....	[illegible]	[illegible]	14[illegible].7[illegible]	54,71	.....
1889.....	828.7[illegible]	.....	[illegible]2.171.[illegible]0	.....	31,55
1890.....	[illegible]	1,[illegible]	82.[illegible]2.000	.....	10,91
1891.....	1.[illegible]82[illegible]	17,88	123.[illegible]08.000	33,57	.....
1892.....	1.12[illegible].11	[illegible],9[illegible]	1[illegible].2[illegible].0[illegible]	.....	1[illegible],12
1893.....	1.12[illegible].011	.....	[illegible]7.801.702	.....	7,03
1894.....	1.1[illegible]4.142	3,94	1[illegible]8.585.071	11,02	.....
1895.....	1.1[illegible]7.2[illegible]2	2,67	[illegible].8[illegible].757	.....	8,95

O producto médio de tonelada de mercadoria embarcada foi :

1870	23$030
1871	25$603
1872	26$658
1873	27$276
1874	28$203
1875	25$409
1876	24$104
1877	25$092
1878	25$855
1879	25$819
1880	25$626
1881	23$076
1882	24$352
1883	21$183
1884	20$367
1885	22$385
1886	19$344
1887	16$561
1888	14$834
1889	10$126
1890	18$050
1891	11$071
1892	14$770
1893	12$167
1894	18$440
1895	15$068

Utilisação dos trens em geral no transporte de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e carros, inclusive os transportes gratis e os em serviço da estrada :

DESIGNAÇÕES	EM 1895			EM 1894			DIFFERENÇAS EM 1895		
	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA DE S. PAULO	BITOLA ESTREITA DO CENTRO	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA DE S. PAULO	BITOLA ESTREITA DO CENTRO	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA DE S. PAULO	BITOLA ESTREITA DO CENTRO
Toneladas de viajantes transportados a um kilometro.	15.836.741	3.237.562	684.038	14.938.746	2.498.752	545.988	—	—	—
Toneladas de bagagens e encommendas, idem.....	6.842.280	4.715.765	163.379	4.358.611	3.454.403	213.198	+2.493.669	+1.261.362	— 79.819
Toneladas de mercadorias, idem idem.....	110.282.623	10 990.308	2.049.112	107.049.419	14.234.007	2.365.711	+3.233.204	+2.765.301	— 316.620
Toneladas de animaes, idem idem.....	36.975.568	2.440.646	420.176	41.060.331	3.110.705	443.775	—8.093.763	— 670.059	— 23.599
Toneladas de vehiculos, idem idem.....	157.664	11.639	7 216	48.985	32.522	14.620	+ 108.679	— 20.883	— 7.404
Total.....	170 101.876	27.401.920	3.323.951	170.495.092	23.330.389	3.613.322	— 390.216	+4 074.531	— 289.371
Carros e vehiculos.....	69.267 581	13.338.485	5.396.916	63.248.910	14.191.615	3.860.121	+6.018.674	— 853.130	+1.536.795
Numero médio de toneladas transportadas por vehiculo-kilometro.	5,30	4,94	2,57	5,77	3,73	1,04	— 0,38	+ 1,21	+ 1,23
Peso morto medio de cada carro.....	6,00	5,00	5,00	6,00	5,00	5,00	—	—	—
Peso médio de cada trem. Peso util...	92,94	70,20	27,53	58,39	32,15	28,08	+ 34,55	+ 38,05	— 0,55
» morto.	104,19	66,42	59,85	19,68	70,78	49,28	+ 7,51	— 4,26	+ 10,57
Total.....	197,13	136,62	87,38	155,07	102,93	77,36	+ 42,03	+ 33,69	+ 10,02
Relação por % entre o peso util e o peso total de cada trem.....	47,14	51,38	31,50	37,65	31,23	36,29	+ 19,49	+ 20,15	— 4,79

140.104
24.408
5.3 3
200.832

2º — Horario dos trens

Durante o anno o horario dos trens soffreu as seguintes alterações:

A 15 de fevereiro foi determinado que os trens SP1 e SP2 fizessem a parada de dous minutos em Mendes para tomarem ou deixarem passageiros e suas bagagens.

A 19 do mesmo mez começaram a correr de accordo com o horario geral do 1º de janeiro de 1893 os trens SP1 e SP2 partindo este da Barra Mansa ás 9 horas e cinco minutos da manhã.

A 24 de março começaram a correr aos domingos nos suburbios 10 trens de passageiros.

A 19 de abril mandou-se restabelecer a circulação dos trens [illegible] os de accordo com o horario geral do 1º de janeiro de 1893 por ter ces[illegible] [illegible]nia cholerica que infeccionou diversos logares do Rio de Janeiro, Mi[illegible] Paulo, cujo horario havia sido modificado, bem assim a circulação dos t[illegible] supprimidos pelo mesmo motivo.

A 23 do mesmo mez foi determinado que os trens S3, S4, S5 e [illegible] sem parada de um minuto nos pontos de parada dos kilometros 89 e 96.

A 15 de junho começou a correr até Barbacena o trem M18 em substituição ao trem M10 supprimido por não poder fazer a respectiva tabella.

A 17 do mesmo mez foi determinado que os trens M17, M21 e C39 corressem de Sabará a Pedro Leopoldo e desta estação á de Sabará os trens M20, M22 e C40.

A 15 de agosto começaram todos os trens a parar um minuto no ponto telegraphico do — desvio da Pedreira — entre Miguel Burnier e Rodrigo Silva.

A 25 do mesmo mez determinou-se que os trens M17, M21 e C39 corressem de Pedro Leopoldo a Mattosinhos e desta estação á de Pedro Leopoldo os trens M20, M22 e C40.

A 30 do mesmo mez, foram supprimidos os trens denominados MS 2, MS 3, MS 5, MS 7 e MS 10 e substituidos pelos trens de suburbios SU 21 A, S[illegible] SU 31 A e SU 44 A, que começaram a correr no mesmo dia na tabella daquelles mixtos, observando o horario dos mesmos e fazendo todo o serviço que lhes cabia.

A 1° de novembro começou a circular na 3ª secção o trem C 25 em substituição ao trem C 7 que foi classificado trem facultativo e aquelle trem regular.

A 15 do mesmo mez, por conveniencia do serviço de transporte de viajantes, materiaes, etc., para a nova capital de Minas Geraes foi alterado o horario dos trens M 19 e M 18 de Sabará a General Carneiro e vice-versa.

3° — Modificação nas tarifas

Por aviso n. 21, de 30 de janeiro, foi autorisada a cobrança por vagão de cal, com lotação completa, despachada da fabrica Pedra do Sino para Barra do Pirahy, [illegible] te que para S. Diogo, isto é, 55$ por vagão serie Q, e 110$ por [illegible] V.

[illegible] tilisação d[illegible] n. 44, de 18 de março, foi extensiva á Empreza Lambary e Cambu[illegible] orias, a[illegible]sma reducção de tarifas, no transporte de seus productos concedida á [illegible]la : [illegible] Mineraes de Caxambú, nos termos do aviso n. 134 de 19 de outubro de 1894 com a limitação do de n. 144 de 31 daquelle mez e anno.

Por aviso n. 46, de 21 de março, foi restabelecida a decisão anterior referente ao despacho e transporte do café, admittindo-se a despacho os saccos grossos e finos, novos ou em perfeito estado, devendo ser despachada como encommenda não só a saccaria nova destinada directamente á lavoura de café, como tambem a de retorno, sempre que o despacho for pedido pelo lavrador ou seu natural representante.

Por aviso n. 58, de 10 de abril, foi concedido á Companhia Fabrica de Vidros e Crystaes do Brazil não a nova classificação de seus productos com destino ao Estado de S. Paulo para pagamento dos respectivos fretes, mas o abatimento de 20 °/₀ sobre o frete que se cobra actualmente pela clausula 1ª da tarifa n. 3.

Por aviso n. 57, de 10 de abril, foi autorisada a cobrança da taxa de 2$500 [illegible] eração e por tonelada de carga e descarga das mercadorias da 7ª classe da tarifa geral n. 3, ficando assim alterado o art. n. 96 das respectivas condições regulamentares.

Por aviso n. 127, de 31 de julho, foi revogado o aviso de 29 de março de 1889, que reduziu provisoriamente as tarifas dos cereaes nacionaes, transportados por

esta estrada, e equiparou a taxa dos cereaes estrangeiros á daquelles com igual limitação de tempo, passando a ser incluidos na 5ª classe [illegible] geral n. 3 os productos estrangeiros despachados na estação desta Capital e na do Norte em São Paulo, continuando os nacionaes a ser depachados nas estações de exportação pela tarifa especial n. 5, sem o abatimento de 50 °/₀, de que actualmente gozam e tornando extensiva a todos os artigos, que a estrada houver de transportar, a cobrança da taxa fixa para remuneração do serviço da carga e descarga, semelhantemente ao que ora se dá em relação aos artigos comprehendidos na 7ª classe da tarifa geral n. 3 e alguns outros, ficando, porém, reduzida aquella taxa a 1$500, com applicação geral, attendidas assim as reclamações motivadas pela ultima elevação da mesma taxa.

Por aviso n. 140, de 22 de agosto, foi, alterando a providencia constante da primeira parte do aviso n. 80, de 28 de maio de 1890, autorisado o fornecimento ás estações de suburbios, de bilhetes especiaes para serem vendidos, segundo os preços da tarifa geral, aos passageiros que transitarem em trens mixtos, só vigorando a tarifa dos suburbios para os trens propriamente taes.

Por aviso n. 174, de 17 de outubro, tornou-se extensiva á fabrica de pregos (pontas de Paris) á rua dos Voluntarios da Patria n. 203 A, de propriedade de A. C. Siqueira, a transferencia da 2ª para a 7ª classe da tarifa n. 3 para expedições de mais de dez toneladas a exemplo de igual concessão feita á Companhia Industrial do Brazil e a C. Strowe por aviso de 27 de setembro de 1894 e 21 de maio proximo passado.

Por aviso n. 175, de 17 de outubro, foi autorisada a inclusão na tarifa 7ª dos tubos de ferro destinados ao abastecimento d'agua á Municipalidade de S. José d'Além Parahyba, que tiverem de ser transportados da estação inicial até a de Porto Novo do Cunha.

Por aviso n. 173, de 17 de outubro, foi extensiva á fabrica de cal, entre as estações de Carandahy e Christiano Ottoni, a tarifa n. 12 a exemplo de igual concessão feita ás companhias de fabricas congeneres Moura Costa C. e Progresso Industrial de Carandahy.

Por aviso n. 177, de 18 de outubro, os productos da Companhia de Vidros e Crystaes do Brazil foram incluidos na 5ª classe da tarifa n. 3, onde se acham contempladas as manufacturas nacionaes.

Por aviso n. 180, de 21 de outubro, ficaram submettidos os saccos vasios, gratuitamente despachados para transporte de café, que deixarem de ser promptamente retirados das estações desta estrada, aos prazos estabelecidos para a estadia, como se pratica com todas as mercadorias, ficando depois daquelles prazos os mesmos saccos sujeitos ao pagamento da respectiva armazenagem.

Por aviso n. 183, de 24 de outubro, foi autorisada a inclusão na 6ª classe da tarifa geral n. 3, o ferro em obra, sempre que provenha de fabricas estabelecidas [illegible] interior do paiz com destino á mesma Capital.

[illegible]iso n. 208, de 3 de dezembro, foi declarado que o café em coco está tam[illegible] sujeito ao disposto no aviso n. 146 de 3 de novembro de 1894, tão sómente quanto ás condições do sacco.

4º—Telegrapho

Linhas telegraphicas

Durante o anno procedeu-se á reparação e substituição de algumas linhas e bem assim a transformação do traçado das mesmas em Serraria, Cachoeira a Cannas e da Central á Cancella da Providencia.

No dia 15 de julho iniciou o serviço de construcção da linha n. 15, em prolongamento da Barra a Entre-Rios com o fim de ligal-a á de n. 15 A que vae desta ultima estação a Mariano Procopio.

Esta construcção tem sido lenta e penosa, visto ser necessario virar todos os postes e desmontar portanto as linhas, serviço este que tem exigido o maximo cuidado afim de evitar interrupções, o que felizmente se tem conseguido; comtudo até 31 de dezem[illegible] achava-se o serviço no kilometro 170, junto á estação do Paty, tendo-se portar[illegible] construido 63 kilometros.

A estrad[illegible] possue 4.274 kilometros de linhas de 0,004, em boas condições algumas e outras de regular conductibilidade, mas que podem, sendo convenientemente reparadas, offerecer as melhores condições de trafego telegraphico.

O seguinte quadro mostra a quantidade de apparelhos telegraphicos e accessorios que possue a estrada e os logares onde se acham:

DESIGNAÇÃO	EM SERVIÇO	EM DEPOSITO	NA OFFICINA	EMPRESTADOS	TOTAL
Apparelhos	232	45	23	4	304
Pilhas	4.030	540	.....	.....	4.570
Para-raios	108	93	.....	.....	201
Campainhas	124	3	.....	.....	134
Rodas para fitas	221	2	12	.....	223

Postes telegraphicos e isoladores

Os postes empregados no serviço desta estrada são de tres systemas: ferro fundido (Siemens), columna ôca (ferro galvanisado) e trilho de ferro usado.

Os de ferro fundido servem ás linhas telephonicas da Central a Realengo e telegraphicos de Barbacena á Paz e ramaes de Ouro-Preto e Macacos; os de columna ôca ao ramal de Porto Novo e os de trilhos usados da Central a Barbacena, Barra do Pirahy a S. Paulo e ramal de Santa Cruz.

Durante o anno foram reparados, substituidos e pintados diversos postes e virados os da Barra do Pirahy a Paty, afim de poderem receber as cruzetas para supportes da linha n. 15, cuja construcção muito se apressa.

Tem-se procedido ao recuo dos postes de Cachoeira ao kilometro 286, entre Lorena e Guaratinguetá, em consequencia do serviço de alargamento da bitola.

Foram substituidos em grande numero os isoladores que como os postes são de tres systemas: de louça, de ferro galvanisado Siemens e Capanema ns. 1 e 2.

O seguinte quadro mostra o systema e quantidade de postes em serviço:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE
Postes de trilhos usados	10.455
» » ferro fundido	2.904
» » columna ôca	8.2
Total	13.6[illegible]

Sinetas de aviso

Funccionaram com regularidade estas sinetas electro-magneticas de Siemens Brotters.

Durante o anno foram todas reparadas procedendo-se á substituição de alguns apparelhos de relojoaria, engrenagens e manipuladores em algumas, bem como á pintura geral.

Foram installadas no correr do anno quatro sinetas, sendo duas na estação da Barra, uma em Mendes e outra em Guaratinguetá.

Existem funccionando 42 sinetas.

O seguinte quadro mostra os logares onde estão collocadas:

NUMERO DE SINETAS	LOGAR ONDE ESTÃO COLLOCADAS	NUMERO DE SINETAS	LOGAR ONDE ESTÃO COLLOCADAS
1	Central.	18	Transporte.
1	Cancella da Providencia.	1	Estação do Encantado.
1	» n. 3.	1	» da Piedade.
1	» » 5.	1	» do Cupertino
1	» » 6.	2	» de Cascadura.
1	» » 7.	1	» do Realengo.
1	» » 9.	1	» Maritima.
1	» » 11.	1	» de Belém.
1	Estação de S. Christovão.	1	Parada da Bifurcação.
1	» da Mangueira.	2	Tunnel Grande.
1	» de S. Francisco Xavier.	1	Mendes.
1	» do Rocha	1	Barra do Pirahy.
1	» de Riachuelo.	1	Guaratinguetá.
1	» do Sampaio.	1	Norte.
1	» » Engenho Novo.	3	Entre Rios.
1	» » Meyer.	1	Sapucaia.
1	» de Todos os Santos.	1	Porto Novo.
1	Cancella n. 25.	1	Mariano Procopio.
18		42	

Telephonia

Continúa este serviço dividido em duas Secções, Central e Engenho Novo, cujos apparelhos estão em communicação directa com as estações, da Central a Realengo, Residencias, Escriptorios, diversas dependencias da estrada e Repartição Geral dos Telegraphos, e por esta com todas as Secretarias do Governo, Corpo de Bombeiros, Policia e Companhia Telephonica do Brazil.

Existem tambem outras communicações directas attendendo a diversas necessidades do serviço.

O seguinte quadro demonstra quaes as estações que servem de me-interdiarias neste serviço :

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Transmittiram-se durante o anno 572.720 telegrammas com 10.772.072 palavras.

A renda dos telegrammas particulares comparada com a do anno de 1894 subiu á quantia de 209:791$241, cuja differença para mais attingiu a importante cifra de 95:829$473, conforme se verifica pelo quadro comparativo seguinte:

DESIGNAÇÃO	TELEGRAMMAS			PALAVRAS			RENDA		
	1894	1895	Differenças	1894	1895	Differenças	1894	1895	Differenças
Em serviço da Estrada	473.717	599.045	+125.168	6.930.629	8.024.728	+1.094.108	517:879$334	711:0[illegible]6$931	+ 93:187$527
Em serviço do Governo	4.727	4.424	— 373	176.744	176.486	— 258	13:874$312	13:748$109	— 126$203
Em serviço de particulares.....	70.483	146.3[illegible]1	+ 75.[illegible]98	1.188.090	2.570.859	+1.382.769	113:961$768	209:791$241	+ 95:829$473
Somma.....	549.027	750.720	.....	8.295.454	10.772.073	.....	745:715$414	934:606$341	.....

Addicionando-se á renda desta origem a proveniente do serviço do Governo na importancia de 13:748$109 e ainda a ficticia do da Estrada, attingiu a receita total deste serviço a 934:606$341, ou mais 188:890$897, que o anno de 1894.

No seguinte quadro acha-se desenvolvido o movimento telegraphico nos ultimos 16 annos:

ANNOS	TELEGRAMMAS			PALAVRAS			RENDA		
	QUANTIDADE	DIFFERENÇA PARA		QUANTIDADE	DIFFERENÇA PARA		QUANTIDADE	DIFFERENÇA PARA	
		mais	menos		mais	menos		mais	menos
1880.....	102.[illegible]	.....	.....	1.074.137	.....	.....	47:308$740	.....	
1881.....	105.209	2.408	.....	1.853.334	779.197	.....	57:761$140	10:455$400	
1882.....	139.007	33.798	.....	2.155.260	301.926	.....	58:045$370	283$230	
1883.....	137.815	.....	1.192	2.140.723	.....	14.537	65:291$830	7:246$460	
1884.....	147.077	9.262	.....	2.357.851	217.128	.....	68:162$150	2:870$320	
1885.....	153.465	6.388	.....	2.230.431	.....	127.420	66:082$570	.....	2:079$580
1886.....	189.087	35.622	.....	2.438.775	208.344	.....	72:576$640	6:493$970	
1887.....	196.216	7.129	.....	2.482.110	43.335	.....	73:552$720	976$080	
1888.....	227.560	31.344	.....	3.023.427	541.317	.....	76:222$210	2:669$490	
1889.....	303.471	105.911	.....	5.698.040	2.674.613	.....	119:165$215	42:943$005	
1890.....	303.8[illegible]8	307	.....	5.508.012	.....	190.028	104:145$550	.....	15:019$665
1891.....	566.110	172.242	.....	7.931.709	2.423.697	.....	152:270$570	48:125$020	
1892.....	878.237	312.127	.....	11.522.155	3.590.446	.....	708:320$069	556:049$499	
1893.....	653.426	.....	224.811	8.948.471	.....	3.573.684	715:320$571	8:000$502	
1894.....	549.027	.....	101.399	8.295.454	246.983	.....	745:715$414	29:394$843	
1895.....	750.720	201.693	.....	10.772.073	2.476.619	.....	934:606$341	188:890$897	

5° — Block System

Apezar da necessidade que ha de reformar-se em parte estes apparelhos e mais accessorios no que diz respeito ao proprio funccionamento, como a sua posição na linha, tem prestado relevantes serviços ao movimento dos trens entre a Central e Cascadura.

O seguinte quadro mostra a quantidade de apparelhos existentes em serviço:

Central	1
S. Diego	2
S. Christovão	2
Derby-Club	3
Mangueira	2
S. Francisco Xavier	2
Riachuelo	2
Engenho Novo	2
Engenho de Dentro	2
Piedade	2
Cascadura	1
Total	23

6° — Despeza

Com a Divisão do Trafego despendeu-se:

No anno de	1894	9.476:491$104
	1895	10.274:461$849
Differença para mais em 1895		797:970$745

A differença para mais em 1895 é explicada não só pela inauguração de novas estações e pontos telegraphicos, augmento de numero de trens e de pessoal de nomeação e jornaleiros, como principalmente pela execução do decreto n. 268 de 26 de dezembro do anno proximo passado, que augmentou os vencimentos dos empregados de nomeação.

Com relação ao material, a despeza foi tambem maior do que a do anno de 1894, devido não só ao augmento sempre crescente dos serviços do trafego e seus annexos, como tambem á continua alta de preço dos artigos de consumo.

Da comparação das differentes verbas com as do anno anterior nota-se que em 1895 tiveram augmento :

Em pessoal :

Escriptorio.....	115:336$627	
Movimento.....	252:946$664	
Estações.....	125:643$408	
Telegrapho.....	395:381$065	
Officina telegraphica e electrica.....	14:932$585	904:240$349

Em material:

Movimento.....	20:554$002	
Telegrapho.....	21:836$116	42:390$118
Somma.....		946:630$467

Tiverem diminuição :

En[illegible]terial :

Es[illegible]io.....	6:085$556	
Estações.....	129:605$617	
Officina telegraphica e electrica.....	12:968$549	148:659$722
Differença para mais em 1895.....		797:970$745

Pela discriminação feita nota-se que as despezas do material do escriptorio, estações e officina telegraphica e electrica são as unicas que apresentam differença para menos ; que a despeza do pessoal augmentou de 904:240$349 e a do material diminuiu de 106:269$604 ; finalmente, se compararmos o total de cada verba, a despeza, excepção feita das estações, excedeu nas demais, mostrando as seguintes differenças:

Escriptorio.....	109:251$071
Movimento.....	273:500$666
Telegrapho.....	417:217$181
Officina telegraphica e electrica.....	1:964$036
Somma.....	801:932$954
Estações (menos).....	3:962$219
	797:970$745

Para mais clareza seguem os quadros comparativos dos dous ultimos annos.

Quadro comparativo da despeza com o escriptorio:

DESPEZA COM O ESCRIPTORIO	1895	1894
Pessoal	305:015$141	189:678$819
Material	27:[illegible]$[illegible]15	3:3[illegible]$171
	332:32[illegible]$141	223.07[illegible]$290

Quadro comparativo da despeza com o movimento:

DESPEZA COM O MOVIMENTO	1895	1894
Pessoal	2[illegible]:902[illegible]23	2.[illegible]:5[illegible]$835
Material	1[illegible]:0[illegible]21	117:512$019
	2[illegible]:[illegible]1	2.174:4[illegible]$278

Quadro comparativo da despeza com as estações:

DESPEZA COM AS ESTAÇÕES	1895	1894
Pessoal	[illegible]1:20[illegible]	5.125:[illegible]7$182
Material	[illegible]7:814$774	[illegible]17:420$[illegible]1
	[illegible]	5.[illegible]2:[illegible]7[illegible]

DESPEZA COM O TELEGRAPHO	1895	1894
Pessoal	1.177:1[illegible]1	81:81$87[illegible]
Material	[illegible]0	[illegible]8:005$[illegible]3
	1.1[illegible]7:1[illegible]	719:[illegible]7[illegible]

Quadro comparativo da despeza com a officina telegraphica e electrica:

DESPEZA COM A OFFICINA TELEGRAPHICA E ELECTRICA	1895	1894
Pessoal	[illegible]	[illegible]7[illegible]2[illegible]
Material	[illegible]7[illegible]	[illegible]19[illegible]
	21[illegible]	21[illegible]12[illegible]

IV

LOCOMOÇÃO

1º — Material rodante

Locomotivas

O numero de locomotivas em 31 de dezembro de 1895 era o seguinte :

LOCOMOTIVAS	NUMEROS — BITOLAS 1m,60	LAFAYETTE 1m,00	NORTE 1m,00	TOTAES
Locomotivas inglezas sobre 4 rodas motrizes	2	.....	5	7
» » » 6 » »	12	.....	2	14
» americanas » 4 » »	109	7	19	135
» » » 6 » »	35	3	8	46
» » » 8 » »	57	13	11	81
» » » 10 » »	1	.....	.....	1
» » » 12 » »	15	12	3	30
» tender belga » 4 » »	1	.....	.....	1
» » francezes » 6 » »	1	.....	.....	1
» » ingleza » 6 » »	.....	2	.....	2
» » » » 4 » »	3	.....	.....	3
Total em 1895	236	37	48	321
» » 1894	213	21	45	279

As condições destas locomotivas eram as seguintes :

Bitola de 1,60m:

Em bom estado	71	
Em estado regular	22	
Em grande reparação	56	
Em pequena »	4	
Em máo estado	83	236

Bitola de 1,00m Lafayette :

Em bom estado	19	
Em máo »	9	
Em grande reparação	8	
Em pequena »	1	37

Bitola de $\frac{m}{1,00}$ Norte :

Em bom estado.....	17	
Em estado regular.....	13	
Em grande reparação.....	11	
Em pequena »	7	48
		321

Existe mais um velocipede a vapor construido nas officinas do Engenho de Dentro, que se acha em bom estado.

Os seguintes quadros mostram as dimensões principaes e proveniencia dest a locomotivas :

Locomotivas da bitola de $\frac{m}{1,60}$

PROVENIENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO EM KILOGRAMMAS	NUMERO DE RODAS	DIMENSÕES EM MILLIMETROS: DIAMETRO DOS CYLINDROS	DIMENSÕES EM MILLIMETROS: CURSO DO PISTÃO	DIMENSÕES EM MILLIMETROS: DIAMETRO DAS RODAS	OBSERVAÇÕES
Inglaterra.....	2	Cargas.....	26.000	6	380	540	1.675	
	1		27.000	6	400	600	1,530	
	1		28.000	6	400	600	1,520	
	5		30.000	6	425	600	1.370	
	2		30.000	6	400	600	1,530	
	2	Passageiros.....	25.000	4	375	575	1,575	
	18		28.000	4	375	600	1,140	
	3		32.000	4	400	600	1,24[illegible]	
	63		35.000	4	425	600	1,000	
	6		38.000	4	425	600	1,000	
	14		43.000	4	450	640	1,675	
	3		45.000	4	288×488	600	1,700	Compou[illegible]
	27		79.800	8	458	640	1,675	
Estados Unidos da America do Norte..	6	Mogul.....	34.000	6	475	600	1,220	
	23		40.000	6	400	600	1,400	20[illegible]
	3		40.000	6	400×500	600	1,400	Compou[illegible]
	12	Consolidation.....	44.000	8	500	600	1,283	101
	6		50.000	8	525	600	1,28[illegible]	1.008
	15		50.000	8	525	600	1,28[illegible]	481
	2		53.000	8	3[illegible]×550	600	1,4[illegible]	Compoun[illegible] 253
	15	Mastodontes.....	11.[illegible]	12	534	600	1.372	15
	1	Decapod.....	[illegible]	10	600	660	1,1[illegible]	5[illegible]
Belgica.....	1	Machina tender.....	17.[illegible]	4	291	504	978	
França.....	1		18.700	6	282	400	1.2[illegible]0	
Inglaterra.....	3		19.30[illegible]	4	220	4[illegible]	[illegible]	
Em 1895.....	2[illegible]							
Em 1896.....	213							

Locomotivas para bitola de 1m,00 — Cachoeira a Norte

PROVENIENCIAS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO EM KILOGRAMMAS	NUMERO DE RODAS	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
Inglaterra	5	Passageiros	19.051	4	305	457	1,180	
	2	»	17.000	6	318	457	940	
Estados Unidos da America do Norte.	1	»	16.329	4	279	405	1,180	
	3	»	17.600	4	305	405	1,180	
	4	»	19.051	4	305	457	1,180	
	9	»	21.772	4	356	457	1,170	
	1	»	21.772	4	355×203	457	1,170	Compound.
	1	»	20.412	4	330	457	1,170	
	2	»	33.522	8	368	457	1,168	
Inglaterra	6	Mogúl	20.865	6	330	457	1.060	
	2	»	20.865	6	355×203	457	1,040	Idem.
Estados Unidos da America do Norte.	5	Consolidation	31.000	8	407	950	950	
	4	»	30.844	8	432×254	950	950	Idem.
	3	Mastodonte	44.394	12	406	508	914	
1895	48							
1894	45							

Locomotivas para bitola de 1m,00 — Lafayette a Sabará

PROCEDENCIAS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO EM KILOGRAMMAS	NUMERO DE RODAS	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
[illegible]ra	2	Cargas	27.000	6	350	450	900	
Carros d[illegible]	1	Passageiros	24.255	4	356×203	457	1,143	Compound.
	2	»	24.480	4	350	457	1,250	
	3	»	24.480	4	325	457	1,163	
	1	»	20.430	4	325	457	1,038	
	1	»	21.430	4	330	457	1,170	
Correio..	3	»	33.522	8	368	457	1,168	
[illegible]s Unidos da America [illegible]orte.	2	Mogúl	26.278	6	355×203	457	1,038	Idem.
	1	»	23.232	6	325	457	1,038	
C[illegible]	1	Consolidation	33.586	8	425×350	500	938	
	2	»	31.800	8	400	500	938	Idem.
	5	»	30.872	8	400	500	938	
	1	»	30.872	8	400	500	938	
	12	Mastodonte	44.394	12	406	508	914	
1895	37							
1894	21							

Carros e vagões

Os seguintes quadros indicam o numero, a classificação e outros detalhes relativos aos vehiculos diversos existentes em 31 de dezembro de 1895, destinados ás linhas de 1m,60 e 1m,00 de bitola :

Carros e vagões para bitola de 1m,60

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS	EXISTENCIA
Carros especiaes	A	Carros de Estado		15.000	8	1
	»	» »	10	7.000	4	[illegible]
	»	» de inspecção		7.100	4	34
	»	» de [illegible]		7.100	4	1
	DM	» de dormitorios para trens [illegible]	Variavel	20.400	8	12
» de 1ª classe	B	Carros americanos [illegible] para trens expressos	[illegible]	17.000	8	62
	»	Carros salões para trens de subúrbios	60	15.000	8	60
	C	» salões para trens [illegible] inglezes	[illegible]	12.700	8	23
» de 2ª classe	D	Carros de typo americano para trens expressos e de subúrbios	7	13.500	8	103
	E	Carros para trens mixtos inglezes e belgas	50	7.000	4	30
Bagagens	F	Carros para bagagens dos trens expressos	10.000	7.200	4	12
	FF	Carros para bagagens dos trens expressos	10.000	7.200	4	5
Carros de Correio e chefe	U	Carros para correio dos trens expressos e dos trens expressos		7.200	4	0
	R	Carros typo americano para serviço do correio		14.000	8	11
	S	Carros de correio para trens mixtos		7.500	4	7
» fúnebres	X	» fúnebres de 1ª classe	1	6.000	4	2
	Z	» » » 2ª »	1	6.500	4	2
» para transporte de animaes.	H	» para o transporte de animaes	1[illegible]	14.000	8	17[illegible]
	J	» » » »	4[illegible]	6.000	4	32
	K	» » » carros verdes	14.000	13.500	8	27
	KV	» » » » »	14.000	13.500	8	7
	G	» » » de animaes de sella	[illegible]	7.800	4	24
	L	Carros para o transporte de materiaes explosivos	8.000	5.500	4	12
Carros para mercadorias.	M	Vagões para o transporte de madeiras (abertos)	8.000	[illegible]	4	2[illegible]
	MM	Vagões abertos para transporte de madeiras	8.000	[illegible]	4	1
	N	Vagões para concha	10.000	5.000	4	75
	O	Carros com tapamento lateral de ferro	10.000	125	4	31[illegible]
	OO	» » » » » »	10.000	[illegible]	4	75
	OT	» » » » » madeira	14.000	11.100	8	[illegible]
	OT	Carros com tapamento lateral de ferro	12.000	10.[illegible]0	8	20
	P	» » » » » madeira para lastro	8.000	4.500	4	101
	Q	Carros fechados para mercadorias	10.000	6.000	4	1.0[illegible]
	V	» » » »	20.000	17.700	8	[illegible]
	T	» plataforma de madeira para transporte de trilhos, etc.	10.000	12.000	8	253
	T	Carros plataforma de ferro para transporte de trilhos, etc.	10.000	[illegible]	8	15
	Q	Carros fechados de ferro para transporte de mercadorias	20.000	11.925	8	[illegible]
	.....	Carro para dormitorio do pessoal do lastro	27	1[illegible].170	8	6
	EG	Carro para transporte de enfermos	3	7.000	4	2
	W	» » » de bagagens	20.000	12.[illegible]0	8	[illegible]
» diversos	.....	» de socorro		Variavel	4	3
	.....	» de guindaste			4	[illegible]
	.....	» tipo (serviço [illegible])	20.000	8.725	8	1
	.....	» para transporte de gaz [illegible]			4	3
	PT	» de lastro (residencia)	20.000	10.725	8	23

Carros e vagões da bitola de 1m,00. Lafayette

DESIGNAÇÃO	SERIE	CLASSIFICAÇÃO	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS	EXISTENCIA
Carros especiaes e de passageiros.		Carro de Estado	.....	7.000	8	1
	A	» » Salão	.....	7.000	8	1
	»	» » Inspecção	.....	7.000	8	1
	B	» americanos de 1ª classe	41	12.000	8	15
	BD	» » » 1ª e 2ª classe	43	14.000	8	8
	C	» de 1ª classe	12	6.500	4	2
	D	» » 2ª »	30	8.000	8	11
	E	» » 2ª »	18	5.500	4	2
Carros de mercadorias.	F	» de bagagem	4.000	6.000	4	0
	W	» » Correio	.....	10.700	8	4
	G	» para transporte de animaes de sela	5	4.660	4	10
	I	» » » » »	10	8.285	8	2
	J	» » » » gado suino	60	7.000	8	4
	H	» » » » » » bovino	15	6.675	8	16
	M	» » » » cargas (abertos)	6.400	3.517	4	2
	N	» » » » materiaes	6.000	3.517	4	12
	O	» » » » carvão	6.000	3.800	4	15
	P	» » » » lastro	6.000	4.000	4	16
	Q	» » » » mercadorias	8.000	4.000	4	7
	T	» » » » trilhos	10.000	5.500	8	69
	V	» » » » mercadorias	12.000	6.800	8	128
		» soccorro	.....	.....	4	1
		» guindaste	.....	.....	4	3
	V	» tubular serie V	.....	.....	8	1
		Dormitorio pessoal de lastro	.....	.....	8	1

Carros e vagões para bitola de 1m,00. S. Paulo

DESIGNAÇÃO	SERIE	CLASSIFICAÇÃO	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS	EXISTENCIA
Vagões especiaes	A	Carro de Estado	.....	7.000	8	1
	»	» Salão	.....	7.000	8	2
	»	» de Inspecção	.....	7.000	8	1
Carros de passageiros	B	Carros de 1ª classe para transporte de passageiros	30	.....	8	44
	BD	Carros de 1ª e 2ª classe para transporte de passageiros	42	10.000	8	2
	D	Carros de 2ª classe para transporte de passageiros	56	10.000	8	34
Correio	W	Carros para o serviço do Correio	4	7.000	8	4
Carros para o transporte de mercadorias.	N	Carros para o transporte de materiaes	7.000	4.000	8	35
	J	» » » » » gado suino	.....	9.000	8	3
	H	» » » » » » bovino	15	9.000	8	35
	G	» » » » animaes de sella	5	9.000	8	3
	O	Carros para o transporte de carvão	7.000	6.000	8	9
	P	» » » » » lastro	7.000	6.000	8	10
	T	» » » » » trilhos etc.	7.000 a 12.000	6.000 a 8.600	8	122
	V	» » » » » mercadoria	7.000 a 12.000	4.000 a 6.000	8	237
	Q	» » » » » »	8.000	4.000	4	50
	.....	» soccorro	.....	.....	4	1
	.....	» guindaste	.....	.....	4	1

2º — Tracção

Percurso das locomotivas

O percurso total das locomotivas em serviço do trafego e dos lastros da linha na secção de 1m,60 e nos trechos de 1m,00 foi de 7.345,408 kilometros, a saber:

SECÇÕES	EM SERVIÇO		TOTAL
	DO TRAFEGO	DO LASTRO	
Bitola de 1m,60:			
Suburbios	598.763	.....	598.763
Secções 1ª	801.454	35.741	837.195
Secções 2ª	528.420	32.172	560.592
Secções 3ª	396.932	28.296	425.228
Secções 4ª	438.027	27.587	465.614
Secções 5ª	667.014	66.458	733.472
Ramaes S. Paulo	709.151	35.790	744.941
Ramaes Porto Novo	164.312	24.537	188.849
Ramaes Santa Cruz	285.533	16.652	302.185
Ramaes Macaé	18.744	.....	18.614
Manobras	587.529	.....	587.529
Total em 1895	5.195.[illegible]	267.233	5.463.212
» » 1894	[illegible]	202.596	5.118.652
Differença para mais	279.923	64.637	344.560
Bitola de 1m,00 (Lafayette):			
6ª Secção	421.041	50.261	471.302
Ramal de Ouro Preto	96.057	37.323	133.380
Manobras	14.200	.....	14.200
Total em 1895	531.308	87.584	618.892
» » 1894	472.455	54.699	527.154
Differença para mais	58.853	32.885	91.738
Bitola de 1m,00 (Norte):			
Suburbios	79.290	.....	79.290
Cachoeira ao Norte	1.077.057	64.995	1.142.052
Manobras	41.962	.....	41.962
Total em 1895	1.198.309	64.995	1.263.304
» » 1894	1.207.140	60.127	1.267.267
Differença para mais	.....	4.868	
» » » menos	9.101	.....	4.233

O quadro seguinte mostra o numero de machinas que entraram em serviço e seu percurso total e médio — annual nos annos de 1890 a 1895, comprehendendo

nesse mesmo numero as machinas da linha de 1,00 (Lafayette e Norte) e as que fizeram manobras nas estações:

PERCURSOS	1890		1891		1892		1893		1894		1895	
	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS
100 a 10.000...	18	105.851	22	121.475	25	90.331	25	129.204	26	63.732	32	158.926
10.000 » 20.000...	27	428.532	25	335.307	35	533.369	34	503.491	30	460.469	46	732.044
20.000 » 30.000...	20	498.736	25	628.260	22	546.109	32	784.309	34	779.360	46	1.143.360
30.000 » 40.000...	22	763.716	27	958.109	32	1.133.625	43	1.531.658	36	1.045.214	47	1.6[illegible]5.693
40.000 » 50.000...	25	1.112.228	25	1.137.393	27	1.189.114	33	1.494.701	38	1.703.935	43	1.966.635
Superior a 50.000	23	1.312.639	27	1.543.846	47	2.732.405	46	2.497 111	52	2.840.363	31	1.678.750
Totaes.....	135	4.222.708	151	4.721.390	189	6.224.953	211	6.940.477	210	6.913.073	245	7.345.408
Percurso médio annual.....	.....	31.289	.....	31.287	.....	32.936	.....	32.893	....	32.919	....	29.982

As locomotivas que excederam o percurso de 60.000 a 70.000 kilometros foram as de ns. 175 e 185.

Percurso dos vehiculos

Os carros e vagões percorreram em 1895, no serviço do trafego e do lastro 64.476,124 kllometros; mais 398,341 kilometros do que em 1894.

Bitola de 1,60 :

Em serviço do trafego.....	54.019,407	
» » » lastro.....	446,700	54.466,107

Bitola de 1,00 (Lafayette) :

Em serviço do trafego.....	2.283,105	
» » » lastro.....	171,115	2.454,220

Bitola de 1,00 (Norte):

Em serviço do trafego.....	7.465,780	
» » » lastro.....	90,017	7.555,797

Em 1894 os percursos dos carros foram :

Bitola de 1,60 :

Em serviço do trafego	51.992,420	
» » » lastro	348,976	52.241,396

Bitola de 1,00 (Lafayette):

Em serviço do trafego	1.979,780	
» » » lastro	113,104	2.092,884

Bitola de 1.00 (Norte :

Em serviço do trafego	9,689,490	
» » » lastro	74,013	9,763,503

Houve, pois, em 1895 as differenças para mais na linha de 1,60 de 2,026,987 de carros-kilometros em serviço do trafego, e de 97,724 para mais no serviço de lastro; na linha de 1,00 (Lafayette) para mais 303.320 carros-kilometros no serviço do trafego, 58,011 para mais no serviço do lastro; na linha de 1,00 da Cachoeira a Norte para menos 2,223,710 carros-kilometros e 16,004 kilometros no serviço do lastro.

Comparando-se os percursos das locomotivas em serviço do trafego nos annos de 1890 a 1895, exceptuando as machinas de manobras com os percursos correspondentes dos carros e vagões no mesmo serviço e respectivamente para cada uma das linhas de 1.60 e 1,00, resulta que para uma locomotiva-kilometro corresponde :

Bitola de 1,60 :

Em 1895	11,71	Carros-kilometros
» 1894	11,77	
» 1893	11,26	
» 1892	10,02	
» 1891	11,07	
» 1890	11,99	

Bitola de 1,00m (Lafayette):

Em 1895	4,41	Carros-kilometros
» 1894	4,29	
» 1893	4,10	
» 1892	5,64	
» 1891	5,43	
» 1890	5,37	

Bitola de 1,00m (Norte):

Em 1895	6,45	Carros-kilometros
» 1894	8,29	
» 1893	7,13	
» 1892	5,62	
» 1891	—	
» 1890	—	

Comparando-se o percurso dos vehiculos com os percursos das locomotivas por especie de trens, resulta o seguinte quadro, que mostra o numero médio de carvão correspondente a uma locomotiva-kilometro, nos trens de suburbios e de viajantes do interior, mixtos e de cargas em todas as secções e ramaes da Estrada:

SECÇÕES E RAMAES	TRENS			
	SUBURBIOS	VIAJANTES	MIXTOS	CARGAS
Secções: 1ª	6,5	7,5	15,3	14,6
2ª	.....	7,0	19,6	8,4
3ª	.....	12,4	23,2	18,5
4ª	.....	5,7	13,8	12,4
5ª	.....	5,8	11.4	10,5
Ramaes: de S. Paulo	.....	6,9	14.5	11,4
» Porto Novo	.....	5,4	13,4	6,5
» Santa Cruz	.....	3,4	10,5	14,7
» Macacos	.....	.....	3,5	
6ª Secção	.....	3,5	5,1	4,2
Ouro Preto	.....	2,4	3,7	3,7
Cachoeira a Norte	4,2	4,0	6,7	7,7

Consumo de combustivel

Nos dous ultimos annos o consumo de combustivel, de lubrificantes e de estopa nas locomotivas e nos vehiculos foi o seguinte :

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1[illegible].....	Locomotivas.....	115.[illegible]871	3.727.[illegible]	[illegible]	[illegible]70	[illegible]	210:747$[illegible]	1[illegible].885	70:63[illegible]$328
»	Carros.....	.....	.....	115.747	[illegible]	[illegible]	62:[illegible]578$[illegible]	10.532	7:034$420
»	Total.....	115.[illegible]871	[illegible]	[illegible]712	[illegible]	[illegible]707.7[illegible]1	273:403$155	116.417	77:[illegible]73$748
1884...	»	[illegible].927	3.[illegible]	[illegible]852	[illegible]	[illegible]482.027	24:476$404	114.235	105.04[illegible]$650
Diferença para mais...		14.451.044	.....	108.8[illegible]0	41:173.092	25.764	.....	2.182	.....
» » menos.		.....	159:[illegible]793	.....	.....	.....	51:073$218	.....	27:371$[illegible]2

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1885.....	Locomotivas-kilos.	5.704,47[illegible]	1[illegible]4:7[illegible]$[illegible]42	18.900	14:0[illegible]$019	15,245	10:[illegible]19$855	6,257	4:19[illegible]020
1884.....	» »	1.[illegible]41,5[illegible]	155:375$[illegible]03	11.0[illegible]3	12:[illegible]38700	11.424	12:030$454	5.215	3:031$[illegible]10
Diferença para mais.....		1.6[illegible]2,90	29:41184$[illegible]	[illegible]	2.08[illegible]120	3,822	.....	1.051	
» » menos.....		.....	.....	.....	.....	.....	1:410$5[illegible]	.....	[illegible]33$4[illegible]

No trecho da bitola de 1m,60 os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro :

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1895.....	Locomotiva-kilometro.....	18,878	51.	0,076	59	0,042	31	0,018	11
1894.....	» »	17.150	58	0,058	52	0,035	36	0,016	15
	Differença para mais...	1,728	.....	0.018	7	0,007	.....	0,002	
	» » menos.....	.....	47	.....	.....	.....	5	.....	4
1895.....	Vehiculo-kilometro.....	.....	.....	0,0065	5,08	0,0038	2,71	0,0014	0,[illegible]
1894.....	» »	.....	.....	0,0049	4,45	0,0030	3,13	0,0012	1,35
Differença para mais.....		.....	.....	0,0016	0,62	0,0008	.....	0,0002	
» » menos.....		.....	.....	.....	.....	.....	0,42	.....	0,[illegible]

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1895.....	Locomotiva-kilometro...	13,898	450	0,047	39	0,033	23	0,015	10,[illegible]
1894.....	»	13,525	512	0,047	42	0,035	42	0,01[illegible]	1[illegible] 7
Differença para mais..... ...		0,373	.....	.....	.....	.....	.....	.....	[illegible]
» » menos.....		.....	62	.....	3	0,002	19	0,[illegible]02	

No trecho da bitola de 1m,00 (Lafayette) os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1895.....	Locomotiva-kilometro.....	12,571	4[illegible]	0,044	34	0,047	31	0,011	7
1894.....	» »	11,6[illegible]	4[illegible]7	0,03[illegible]	35	0,0[illegible]4	33	0,011	10
	Differença para mais.....	8,3[illegible]	.....	0,00[illegible]	.....	0,0[illegible]3			
	» » menos.....	.....	1[illegible]	.....	1	.....	5	.....	3
1895.....	Vehiculo-kilometro.....	.....	.....	0,01[illegible]	7,7	0,0107	7,2	0,002	1,7
1894.....	» »	.....	.....	0,0[illegible]2	8,3	0,007	8,5	0,002	2,5
Differença para mais.....		.....	.....	0,0[illegible]	.....	0,0[illegible]3			
» » menos.....		.....	.....	.....	0,6	.....	1,3	.....	0,8

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1895.....	Locomotiva-kils.	12,6[illegible]1	410	0,044	34	0,044	29	0,016	10
1894.....	» »	11,5[illegible]0	417	0,039	3	0,033	37	0,018	17
Differ...	Mais.....	1,0[illegible]2	.....	0,005	.....	0,011			
	Menos.....	.....	7	.....	2	.....	8	0,001	7

No trecho da bitola de 1,00 (Cachoeira a Norte) os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1895.....	Locomotiva-kilometro.....	10,870	352	0,010	14	0,030	21	0,007	5
1894.....	» »	10,596	407	0,024	21	0,029	31	0,007	7
Differença para mais.....		0,273	.....	.....	.....	0,001	.....	.....	.....
» » menos.....		.....	55	0,014	7	.....	10	.....	2
1895.....	Vehiculo-kilometro.....	.....	.....	0,0029	2,3	0,0046	3,2	0,0012	0,8
1894.....	» »	.....	.....	0,0029	2,6	0,0034	3,7	0,0009	0,8
Differença para mais.....		.....	.....	.....	.....	0,0012	.....	0,003	.....
» » menos.....		.....	.....	.....	0,3	.....	0,5	.....	.....

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1895.....	Locomotivas kil.	13,561	439	0,032	24	0,035	25	0,010	6
1894.....	» ».	11,763	452	0,038	34	0,041	42	0,010	10
Differença para mais.....		1,798	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» » menos.....		.....	13	0,006	10	0,006	17	.....	4

Serviço de manobras nas estações por conta do trafego

[illegible]	[illegible]	TINTA		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]									
[illegible]	[illegible]	[illegible]	831	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0,817	11
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

O consumo total de carvão em kilogrammas e por locomotiva-kilometro de 1886 a 1895 foi o seguinte:

ANNOS	[illegible]		[illegible]		[illegible]	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	72.765	5,731		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5.[illegible]7.411	8,[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]91.[illegible]07	7,[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	12.[illegible]83.[illegible]	9,[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10,792
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11,[illegible]

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro pertencente á linha de 1m,60 constam do seguinte quadro:

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO POR LOCOMOTIVA KILOMETRO — KILOGRAMMAS	DESPEZA POR LOCOMOTIVA KILOMETRO — RÉIS	CONSUMO POR CARRO KILOMETRO — KILOGRAMMAS	DESPEZA POR CARRO KILOMETRO — RÉIS
1886	255.227	105:[illegible]23	0,085	35,7	0.008	3,[illegible]
1887	248.247	86:1[illegible]	0,075	27,1	0.007	2,7
1888	259.879	[illegible]:[illegible]3	0,078	21,2	0,007	2,3
1889	304.057	[illegible]18	0,075	27,1	[illegible]	[illegible]
1890	314.532	11[illegible]:[illegible]8	0,070	29,2	0.007	2,7
1891	390.6[illegible]4	18:7[illegible]	0,089	[illegible],[illegible]	0,009	[illegible],1
1892	543.574	37[illegible]	0,116	79,8	0.013	[illegible]
1893	616.693	[illegible]:27[illegible]	0,122	[illegible]3,2	0,012	[illegible].7
1894	721.781	5[illegible]:[illegible]12	0.140	110,2	0.[illegible]	10,[illegible]
1895	881.377	[illegible]40	0,161	109,2	0,015	10,[illegible]

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro pertencentes á linha de 1m,00 (Lafayette) constam do seguinte quadro :

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA KILOMETRO — KILO	DESPEZA POR LOCOMOTIVA KILOMETRO — RÉIS	CONSUMO POR ARRO KILOMETRO — KILO	DESPEZA POR CARRO KILOMETRO — RÉIS
1887	3.703	1:4748474	0,053	21,3	0,011	4 6
1888	10.803	3:230$471	0.061	18,1	0,013	[illegible],0
1889	12.101	4:341$015	0 060	17,8	0 011	4,2
1890	13.324	5:21[illegible]$302	0.0[illegible]0	19,5	0,010	4,3
1891	19.973	[illegible]$[illegible]53	0,059	28,1	[illegible]	[illegible]
1892	29.854	21:7[illegible]$081	0.079	57,[illegible]	[illegible]	11,[illegible]
1893	40.017	[illegible]377$465	0,074	7,8	[illegible]	[illegible]
1894	48.218	38:234$[illegible]57	0.09[illegible]	72,2	[illegible]	18,2
1895	65.085	43.[illegible]$9,3	0.105	79,7	[illegible]	[illegible]

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro pertencentes á linha de 1m,00 (Norte) constam do seguinte quadro :

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO POR LOCOMOTIVA KILOMETRO — KILO	DESPEZA POR LOCOMOTIVA KILOMETRO — RÉIS	CONSUMO POR CARRO KILOMETRO — KILO	DESPEZA POR CARRO KILOMETRO — RÉIS
1891 (7 mezes)	58.622	25:212$[illegible]00	0,080	[illegible]5,1		
1892	131.133	78:005$558	0,110	[illegible]5,9		
1893	184.288	123:[illegible]678$006	0.1[illegible]5	[illegible]	[illegible],020	12,5
1894	167.880	71:791$[illegible]24	0.132	[illegible]	[illegible]	7,3
1895	1[illegible]8.614	[illegible]3$[illegible]74	0.12[illegible]	[illegible]2	[illegible]	[illegible]

Consumo de carvão por locomotiva-kilometro nos diversos trechos da Estrada:

DESIGNAÇÃO DOS SERVIÇOS	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	3ª SECÇÃO	4ª SECÇÃO	5ª SECÇÃO	1ª SECÇÃO BITOLA DE 1m,00	RAMAL DE SANTA CRUZ	RAMAL DE S. PAULO	RAMAL DE PORTO NOVO	RAMAL DE MACAÉ	RAMAL DE OURO PRETO	LINHA DO NORTE
Trens... Suburbios	20.2[illegible]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	[illegible].581
Viajantes	11.679	14.1[illegible]	11.8[illegible]	12.[illegible]	12.[illegible]	11.0[illegible]	19.00[illegible]	11.723	11.53[illegible]	15.8[illegible]2	12.[illegible]50	11.[illegible]07
Mistos	20.[illegible]	3.04[illegible]	19.[illegible]	16.115	20.[illegible]	1[illegible]	18.[illegible]2	12.700	17.[illegible]	.....	18.000	9.104
Cargas	[illegible]	3.1[illegible]	18.211	23.18[illegible]	21.671	15.[illegible]	20.[illegible]	13.55[illegible]	15.[illegible]	.....	14.0[illegible]	12.[illegible]
Lastro	12.883	15.572	11.079	14.063	14.1[illegible]	11.143	13.[illegible]	11.026	13.527	.....	14.705	13.501

Despeza da conducção de trens

As despezas da conducção de trens, tanto em serviço do trafego como no do lastro, comprehendendo a lubrificação dos carros, eventuaes e manobras, importaram em 6.969:715$989 durante o anno de 1895, sendo:

Em serviço do trafego:

Linha de	1,60 m	4.967:279$850	
	1,00 m (Lafayette)	434:651$232	
	1,00 m (Norte)	846:409$169	
Manobras 1,60 m e 1,00 m		421:548$832	6.669:889$083

Em serviço do lastro:

Linha de	1,60 m	194:041$971	
	1,00 m (Lafayette)	58:589$898	
	1,00 m (Norte)	47:195$037	299:826$906
			6.969:715$989

O seguinte quadro mostra a despeza acima, tanto em material como em pessoal, referida á locomotiva-kilometro e ao carro-kilometro, e a sua comparação com o anno de 1894:

Serviço do trafego

ANNOS	NUMERO		PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	DE LOCOMOTIVAS KILOMETROS	DE CARROS KILOMETROS	TOTAL	DE LOCOMOTIVAS KILOMETROS	DE CARROS KILOMETROS	TOTAL	DE LOCOMOTIVAS KILOMETROS	DE CARROS KILOMETROS	TOTAL	DE LOCOMOTIVAS KILOMETROS	DE CARROS KILOMETROS
Linha de 1m,60:											
1895	4.608.450	54.019.407	1.471:711$355	319,3	27,2	3.495:568$185	758,5	64,7	4.967:279$550	1077,8	91,9
1894	4.411.051	51.992.420	1.259:904$429	289,9	24,2	3.570:465$304	856,2	68,8	4.830:369$733	1146,1	93,0
Differença para mais	194.399	2.026.987	211:806$926	29,4	3,0				127:910$117		
Idem para menos	.....	.....	.....	.....	.....	83:896$819	97,7	4,1	.....	68,3	1,1
Linha de 1m,00 (Lafayette):											
1895	517.108	2.283.105	151:430$557	312,1	70,7	273:220$675	528,3	119,6	431:651$232	840,4	190,3
1894	460.455	1.979.780	90:477$944	196,4	45,6	254:136$337	551,9	128,3	344:614$281	748,3	173,9
Differença para mais	56.653	303.325	70:952$613	115,7	25,1	19.084$338	23,6	8,7	90:036$951	92,1	16,4
Idem para menos											
Linha de 1m,00 (Norte):											
1895	1.156.317	7.465.780	330:062$020	285,4	44,2	516:347$149	446,6	69,1	846:409$169	732,0	113,3
1894	1.167.740	9.689.490	320:540$057	274,5	33,2	615:228$540	526,8	63,4	935:868$597	801,3	96,6
Differença para mais	.....	.....	9:421$963	10,9	11,0	.....	.....	6,5	.....	.....	16,7
Differença para menos	11.393	2.223.710	.....	.....	.....	98:881$391	80,2	.....	89:459$428	69,3	.....

Serviço do lastro

ANNOS	NUMERO DE KILOMETROS	DESPEZA					
		PESSOAL		MATERIAL		PESSOAL E MATERIAL	
		Total	Locomotiva kilometro	Total	Locomotiva kilometro	Total	Locomotiva kilometro
Linha de 1m,60:							
1895	257.233	53:450$050	200,0	140:591$921	526,1	194:041$971	726,1
1894	202.596	39:951$962	197,2	124:126$386	612,6	164:077$948	809,8
Differença para mais	64.637	13:498$488	002,8	16:465$535	.....	29:964$023	
Idem para menos	.....	.....	.....	.....	86,5	.....	83,7
Linha de 1m,00 (Lafayette):							
1895	87.584	15:875$725	181,0	42:714$173	487,6	58:589$398	668,6
1894	54.699	6:292$902	115,0	29:587$988	540,9	35:880$890	655,9
Differença para mais	32.885	9:582$823	66,0	13:126$185	.....	22:709$008	12,7
Idem para menos	.....	.....	.....	.....	53,3		
Linha de 1m,00 (Norte):							
1895	64.995	14:804$800	227,7	32:300$237	498,3	47:195$037	726,0
1894	60.127	12:029$670	200,0	32:780$385	545,1	44:810$055	745,1
Differença para mais	48.68	2:775$130	27,7	.....	.....	2:384$982	
Idem para menos	.....	.....	.....	390$148	46,8	.....	19,1

Despeza da lubrificação de carros

[illegible]	[illegible]	DESPEZA					
		[illegible]		[illegible]		PESSOAL E MATERIAL	
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Total	Carro-kilometro
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,0	27:411$21[illegible]	5,0
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2,3	2[illegible]7:411$[illegible]2	5,5
[illegible]							
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	12:7[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2,3	11:[illegible]	5,4
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1:[illegible]33	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.1[illegible]	1,7		
[illegible]							
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5,3	[illegible]	11,6
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	9,7
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1:137$1[illegible]7	1,9
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7.72[illegible]	0,5		

Serviço de manobras nas estações por conta do trafego

[illegible]	[illegible]	DESPEZA					
		[illegible]		[illegible]		PESSOAL E MATERIAL	
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	11[illegible]	[illegible]	[illegible]1	[illegible]21:[illegible]32	[illegible]1,5
[illegible]	[illegible]	[illegible]	11[illegible]7	[illegible]2	[illegible]1	[illegible]21:5[illegible]2	[illegible]1,8
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11,5	[illegible]	771,[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]					
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]7	[illegible]	[illegible]41$[illegible]7	11,[illegible]

3º — Officinas e depositos diversos

Reparação de locomotivas

Durante o anno fizeram-se 374 reparações em 258 locomotivas, conforme os quadros seguintes, onde se acham discriminados, segundo a importancia das reparações, em grandes as que passaram de 3:000$, em médias as que excederam de 1:000$, em pequenas as comprehendidas entre 1:000$ e 300$ e segundo o typo e o local em que ellas foram executadas:

ANNOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO			DEPOSITOS		
	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
1895	54	31	49	105	115	20
1894	38	17	40	67	103	31
Differença para mais	16	14	9	38	12	
» » menos	.....	.....	.....	.....	.....	11

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Lafayette)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros	2	10:841$572	.....	1:648$915	10	.....	16:223$107	
Consolidation	3	.....	.....	2:394$035	6	.....	11:287$984	851$854
Passag. Brook.	1	.....	1:280$000	.....	3	.....	2:398$920	835$813
Cargas »	4	.....	.....	2:676$657	13	6:174$772	19:068$250	977$841
	10	10:841$572	1:280$000	6:718$707	32	6:174$772	48:978$270	2:655$508

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Norte)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros	.....	.....	.....	.....	21	101:447$605	5:543$025	1:676$545
Mogul	.....	.....	.....	.....	12	62:778$189	8:121$008	
Consolidation	.....	.....	.....	.....	8	72:004$187	2:139$276	
Cargas Brook	.....	.....	.....	.....	3	.....	1:167$590	1:208$052
Passageiros	.....	.....	.....	.....	2	.....	1:562$207	410$784
	.....	.....	.....	.....	46	236:229$981	18:833$196	3:375$381

Locomotivas da bitola de 1m,60

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros.....	58	245:430$[illegible]	30:727$938	15:49[illegible]$150	81	21[illegible]:516$128	63:814$735	1:887$814
Cargas.....	6	....	7:774$003	[illegible]$57	9	11.070$500	9.9[illegible]$[illegible]	77.$[illegible]
Mogul.....	7	22:988$937	9:701$181	....	17	25:130$013	13:[illegible]$554	1:515$978
Consolidation....	20	174.052$115	4 073$275	1:1[illegible]$412	30	51:030$517	28:050$[illegible]	970$272
Passagem Brook	10	28:[illegible]5$[illegible]	....	1:21[illegible]	2[illegible]	2[illegible]$[illegible]	31:82[illegible]	[illegible]$820
Cargas »	8	... .	5:81[illegible]$14[illegible]	2:18[illegible]$142	15	....	17.77[illegible]$[illegible]	3.370$731
	109	473.[illegible]$037	58.0[illegible]$750	21.324$273	177	[illegible]:[illegible]$[illegible]	1[illegible]$42[illegible]	9 402$314

Nestes quadros não figura a importancia das reparações de custo menor de 300$000.

As reparações constantes destes quadros importaram em..... 1.404:048$697

As executadas em 1894 attingiram a..... 1.069:497$906

A média geral destas reparações por locomotiva foi:

Em 1895..... 5:442$049

» 1894..... 4:839$357

Comparadas as despezas realizadas em 1895 com as reparações das locomotivas no Engenho de Dentro e nos depositos da Locomoção com as importancias respectivas de 1894 resulta o seguinte:

	Pessoal	Material	Total
Em 1895.....	1.020:875$820	457:142$051	1.478:017$871
» 1894.....	820:968$713	262:355$921	1.083:324$634
Differença para mais.....	199:907$107	194:786$130	394:693$237

O quadro seguinte refere-se á despeza total das reparações de locomotivas desde 1886, e das importancias de reparação por locomotiva, tendo percorrido mais de 100 kilometros, e a média por locomotiva-kilometro:

ANNOS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO	PERCURSO KILOMETRICO	IMPORTANCIA DAS REPARAÇÕES	POR LOCOMOTIVA	POR KILOMETRO
1886.....	110	2.087.884	[illegible]7:2[illegible]$212	2:0[illegible]$[illegible]5	112,8
1887.....	120	3.242.418	357:0[illegible]$170	3:0[illegible]$500	113,2
1888.....	121	3.477.2[illegible]	3[illegible]2.33[illegible]$182	2:911$[illegible]02	101,3
1889.....	131	3.918.729	357:061$573	2.801$[illegible]	93,0
1890.....	135	4.222.702	4[illegible]:415$[illegible]39	3:02[illegible]$151	115,0
1891.....	1[illegible]1	5.4[illegible].343	[illegible]10.31[illegible]$[illegible]2	4:011$[illegible]	111,9
1892.....	18[illegible]	6.224.[illegible]53	[illegible]2[illegible]$[illegible]1	4:022$[illegible]0	122,1
1893..	214	5.940.[illegible]77	1.1[illegible]$[illegible]87	5:4[illegible]$707	[illegible],8
1894.....	210	6.913.073	1.08[illegible]$[illegible]34	5:1[illegible]26	156,7
1895.....	215	7.345.4[illegible]8	1.478:017$871	6:032$723	[illegible]2,5

Reparação de carros e vagões

O numero de carros e vagões reparados nas officinas do Engenho de Dentro em 1895 foi :

Carros de viajantes, chefe de trem, Correio e bagagem	287
Vagões de mercadorias e diversos	1.766
Total	2.053

Em 1894 tinha sido :

Carros de viajantes, chefe de trem, Correio e bagagem	314
Vagões de mercadorias e diversos	1.489
Total	1.803

Com a reparação de carros e vagões, officinas do Engenho de Dentro, estações e diversos depositos despenderam-se durante o anno de 1895	1.642:058$025
Tendo sido respectivamente a despeza de 1894	1.479:337$024
Ou mais em 1895	162:721$001

Comparados com as importancias de 1894 e discriminadas por pessoal e material, foram as seguintes as importancias das reparações de carros e vagões nos dous annos :

Officinas o Engenho de Dentro, depositos e estações :

	Pessoal	Material	Total
1895....	772:035$489	870:022$536	1.642:058$025
1894....	683:693$909	795:643$115	1.479:337$024
(mais em 1895)...	88:341$580	74:379$421	162:721$001

Ou se ...damente nas officinas do Engenho de Dentro :

	Pessoal	Material	Total
1895....	492:673$317	797:799$995	1.290:473$312
1894....	470:835$997	752:226$296	1.223:062$293
(mais em 1895)...	21:837$320	45:573$699	67:411$019

Depositos e estações :

	Pessoal	Material	Total
1895....	279:362$172	72:222$541	351:584$713
1894....	212:857$912	43:416$819	256:274$731
(mais em 1895)...	66:504$260	28:805$722	95:309$982

Divididas as despezas de carros e vagões pelas especies de vehiculos, teremos :

Para carros de viajantes, chefe de trem, Correio e bagagem.....	616:321$733
Para vagões de mercadorias e diversos...	1.025:736$292
Total.....	1.642:058$025

As quotas das despezas com as reparações dos vehiculos executadas nas officinas do Engenho de Dentro, foram em 1895:

Carros de viajantes, chefe de trem, Correio e bagagem.....	519:912$231
Vagões de mercadorias e diversos.....	770:561$081
Total.....	1.290:473$312

As quaes foram respectivamente as correspondentes de 1894 :

	Superiores	Inferiores
Chefe de trem, Correio e bagagem.....		9:025$204
Vagões de mercadorias e diversos.....	76:436$223	

As quotas das despezas com as reparações dos carros e vagões nas officinas do Engenho de Dentro, subdividem-se pelos vehiculos da linha de 1,60 e de 1,00 do seguinte modo :

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1,60	BITOLA DE 1,00 (LAVRADIO)	BITOLA DE 1,00 (NORTE)	TOTAL
Carros de viajantes, chefe de trem, Correio e bagagem.....	[illegible]	[illegible]	.....	519:912$231
Vagões de mercadorias e diversos..	[illegible]	[illegible]	.....	770:561$081
	1.[illegible]	17[illegible]	.....	1.290:473$312

As quotas das despezas com as reparações nos depositos e estações distribuem-se do seguinte modo :

DESIGNAÇÕES	BITOLA DE 1,60 m	BITOLA DE 1,00 m (LAFAYETTE)	BITOLA DE 1,00 m (NORTE)	TOTAL.
Carros de viajantes, chefe de trem Correio e bagagen.....	40:162$344	5:982$777	50:264$381	96:409$502
Vagões de mercadorias e diversos...	120:421$001	6:770$550	127:983$660	255:175$211
	160:583$345	12.753$327	178:248$041	351:584$713

As médias por vehiculos das importancias das reparações executadas nas officinas do Engenho de Dentro para carros e vagões da bitola de 1,60 m, foram:

	1895	1894
Carros de viajantes, chefe de trem, Correio e bagagens.	1:717$233	1:684$514
Vagões de mercadorias e diversos.....	430$446	466$168

4º — Recapitulação das despezas feitas pela Locomoção por conta do custeio

O total das despezas do custeio, comprehendendo reparação e reconstrucção do material rodante e conducção dos trens em serviço do trafego, importou :

Em 1895.....	9.592:566$193
» 1894.....	8.825:260$690
Differença para mais em 1895.....	767:305$503

A despeza de 1895 decompõe-se do seguinte modo :

Reparação de locomotivas.....	1.478:017$871
» » carros e vagões.....	1.642:058$025
Conducção de trens.....	6.248:876$156
Escola annexa ás officinas.....	3:960$000
Despezas geraes e de escriptorio.....	219:654$141
	9.592:566$193

Estas importancias, comparadas com as correspondentes de 1894, dão as seguintes differenças para mais :

Reparação de locomotivas.....	394:693$237
Idem de carros e vagões.....	162:721$[illegible]
Conducção dos trens.....	128:487$64[illegible]
Escola annexa ás officinas.....	1:065$000
Despezas geraes e de escriptorio.....	79:802$720

As unidades de trabalho, referidas ás despezas de dous annos, de 1895 e 1894, dão os seguintes coefficientes :

	1895	1894
Despeza total do custeio.....	9.592:566$193	8.825:260$690
Por kilometro de Estrada em trafego....	8:025$118	7:172$108
» trem-kilometro.....	1$729	1$659
» locomotiva-kilometro.....	1$305	1$465
» vehiculo-kilometro.....	1$487	$129,2

Estes coefficientes comprehendem os resultados reunidos aos trechos das bitolas de 1,60 e 1,00 : separando-se para cada uma dessas bitolas, teremos :

Linha de 1,60 :

	1895	
Despeza total do custeio.....	7.759:932$805	7.167:426$130
Por kilometro de Estrada em tafego.....	10:704$713	9:887$359
» trem-kilometro.....	1$896	1$826
» locomotiva-kilometro.....	1$420	1$623
» vehiculo-kilometro.....	$124,4	$137,8

Linha de 1,00 (Lafayette) :

Despeza total do custeio.....	589:717$987	408:589$072
Por kilometro de Estrada em trafego....	2:476$239	2:153$974
» trem-kilometro.....	1$308	[illegible]
» locomotiva-kilometro	$952	$312
» vehiculo-kilometro.....	$240,2	

Linha de 1,00 (Norte):

Despeza total do custeio.....	1.242:915$401	1.249:245$488
Por kilometro de Estrada em trafego....	5:151$396	5:379$114
» trem kilometro.....	1$238	1$239
[illegible]-kilometro	$983	1$069
Carros de Correio Va[illegible]-kilometro	$164,4	$128,9

5º — Obras novas do material rodante

A importancia da despeza feita por conta desta verba elevou-se a 694:572$868 que se distribuiu pelas linhas de 1m,60 e 1m,00 do seguinte modo:

Bitola de 1m,60:

Montagem de 40 locomotivas Brooks.....	80:504$579	
Modificação nas mesmas	12:307$820	
Construcção de 4 carros dormitorios.....	42$995	
Idem, de 3 carros para bagagem.....	7:314$999	
Idem, de 50 carros para combustivel.....	10:213$341	
Idem, de 150 carros para transporte de trilhos...	47:323$988	
Idem, de 20 carros para transporte de materiaes explosivos.....	2:633$858	
Montagem de freios Westinghouse em carros.....	14:786$235	
Construcção de 100 carros para transporte de gado bovino.....	4:016$375	
Custo da montagem de 300 vagões da serie V de cargas pela Companhia Edificadora.....	120:000$000	
Custo da transformação de 40 vagões da serie H (gado bovino) para V de cargas e ferragens, pela mesma Companhia.....	139:224$000	
Custo de madeira apparelhada para 140 carros D, fornecida pela Companhia Forjas [illegible]eiros.....	188:400$000	626:768$190

Transporte..... dão as seguintes

Bitola de 1m,00:

Montagem de 15 locomotivas Brooks, Lafayette..	21:930$400	
Idem, de 5 locomotivas Brooks, Norte.....	10:994$898	
Construcção de 40 carros para viajantes, Norte..	2:780$796	
Idem, de 50 carros para gado bovino, Lafayette.	5:220$317	
Idem, de 50 carros para transporte de trilhos, Lafayette.....	10:144$289	
Idem, de 50 carros para transporte de mercadorias, Lafayette.....	10:854$706	
Montagem de 150 trucks (Lafayette).....	5:785$472	
Construcção de 25 carros para o lastro (Norte)..	93$800	67:804$678
		694:572$868

Fundição de ferro e bronze

Fundiram-se em ferro 427.433 kilogrammas em 24.476 peças diversas que custaram 148:467$688, sendo esta importancia inferior de 2:771$412 á correspondente de 1894 e tendo sido tambem inferior quanto ao peso em 197 kilogrammas ao do referido anno.

O preço médio do ferro fundido foi de 347 réis por kilogramma ou menos 6 réis que o seu correspondente de 1894.

Fundiram-se em bronze 30.924 kilogrammas em 10.273 peças diversas, que custaram 83:507$490, importancia esta superior á de 1894 de 7:445$432, sendo o preço médio de 2$700 o kilogramma ou 511 réis mais que em 1894 e sendo a producção inferior de 3.812 kilogrammas.

Fornecimentos a diversos

A importancia da despeza total com o fornecimento a diversos elevou-se em 1895 a 885:748$667, tendo sido a do anno de 1894 de 1.208:147$216.

Linha de 1,00 distribue-se do seguinte modo:

Despeza	As repartições do trafego	820:119$041
Por	A's estradas de ferro do Estado	995$904
» trem	A's particulares	18:863$377
» lo	A's particulares	39:010$611
» v	A' construcção do prolongamento	4:258$281
	Ao Ministerio de Viação	727$940
	» » da Marinha	911$128
	» » do Interior	86$080
	» » da Guerra	776$305
		885:748$667

Obras novas nas officinas do Engenho de Dentro e nos depositos

Com o augmento das officinas do Engenho de Dentro e dos depositos e suas ferramentas, despendeu-se em 1895, 317:618$980 que foi levada á conta de capital e consta dos seguintes trabalhos:

Engenho de Dentro

Construcção de um telheiro para reparações de locomotivas	29:512$976
Idem de um dito para reparação de vehiculos.	21:693$483
Idem de duas carvoeiras	71$850
Idem de dous portões nos fundos das officinas.	6:785$891
Installação da usina da luz electrica	8:492$120
Aterro do brejo nos fundos das officinas	12:786$920
Assentamento de linhas para carros	16:969$724
Installação de um encanamento d'agua e 12 caixas de ferro para latrinas	830$387
	97:143$351

Transporte.....	97:143$351
Armação de tres caldeiras nas officinas de ferreiros.....	20:107$585
Uma tesoura para coberta do edificio da montagem de carros.....	Vespasiano 30% com a extensão do
120 consolos de ferro fundido e 60 columnas para cinco telheiros da carpintaria.....	11:535$000
100 dormentes de aço e accessorios empregados nos armazens novos.....	450$000
44 tesouras empregadas nos novos telheiros	30:800$000
11 pedras de cantaria empregadas no assentamento de machinas.....	374$000
Melhoramentos nas officinas de S. Diogo....	537$240
Idem augmento nas officinas da Barra.....	8:297$665
Construcção nova, rotonda, melhoramentos e 1 transmissão completa para officinas de E. Rios.....	21:674$501
Montagem, custo e assentamento de uma machina fixa no deposito do Norte.....	106:434$327
Construir um carretão no deposito do Norte...	990$350
Melhoramentos nas officinas e machinas-ferramentas no deposito do Norte.....	3:142$778
Assentamento de um locomovel em Lafayette..	266$700
1 transmissão completa » »	3:254$800
Assentamento de 1 girador (Ouro Preto).....	2:367$200
Montagem de machinas-ferramentas em Lafayette.....	8:833$417
Melhoramentos nas officinas de Lafayette.....	1:040$358
	317:618$980

Machinas e ferramentas

As machinas e ferramentas das Officinas continuam em bom estado.

V

LINHA E EDIFICIOS

autorisa

O trec

O serviço a propriamente dita, desvios e linhas auxiliares

A extensão total da linha a conservar por conta do custeio foi de 1.186.205,780, inclusive a linha dupla entre a Capital e Sapopemba e Ramal da Gambôa.

Essa extensão divide-se em 746.833,050 de linha de bitola larga e 439.322,730 de linha de bitola estreita.

Os trilhos da linha são todos de aço, á excepção dos do Ramal de Macacos, na extensão de 4.442,55 que são de ferro.

A' extensão da linha em trafego 1.186.295,780 deve-se addicionar a das linhas auxiliares e desvios cujos typos de trilhos empregados acham-se especificados no seguinte quadro:

SECÇÕES E RESIDENCIAS			EXTENSÃO DE LINHAS E DESVIOS	TRILHOS DE FERRO		TRILHOS DE AÇO	
				de 2ª secção	de 3ª secção	de bitola larga	de bitola estreita
Linha do Centro.	1ª Secção	1ª Residencia	m 20.520,89	m 16.429,24	m 5.146,20	m 7.945,45	
		2ª »	m 6.807,89	m 594,00	m 250,00	m 5.963,89	
	2ª »	3ª »	m 16.837,30	m 5.055,15	m 423,00	m 11.349,15	
	3ª »	4ª »	m 9.436,79	m 3.943,32	m 969,42	m 4.522,05	
	4ª »	5ª »	m 6.334,44	.....	m 535,61	m 5.797,83	
	5ª »	6ª »	m 3.962,80	m 933,80	.....	m 3.029,00	
		7ª »	m 4.055,60	m 1.044,00	.....	m 3.011,60	
		8ª »	m 6.513,10	.....	.....	m 2.114,00	m 4.399,10
	6ª »	9ª »	m 5.017,99	.....	.....	.....	m 5.017,99
Ramaes	Gambôa		m 6.905,70	m 1.692,20	m 185,00	m 5.021,50	
	Santa Cruz		m 4.628,40	m 2.148,58	m 112,00		
	Macacos		m 676,15	.....	m 676,15	m 2.357,82	
	S. Paulo	1ª Residencia	m 6.015,90	m 523,80	m 3.215,65	.....	
		2ª »	m 9.501,85	m 95,10	m 4.238,30	m 2.276,45	
		3ª »	m 7.044,80	.....	.....	m 5.137,45	m 7.014,80
		4ª »	m 12.476,65	.....	m 2.904,20	.....	m 9.572,45
	Porto Novo		m 5.642,80	.....	m 1.287,60	m 4.355,20	
	Ouro Preto		m 1.418,40	.....	.....	.....	m 1.418,40
		Total	m 142.798,45	m 32.470,19	m 19.974,13	m 62.901,39	m 27.452,74

Em junho do corrente anno reduziu-se o trecho de bitola estreita, entre as estações de Cachoeira a Norte (S. Paulo) a duas residencias, sendo supprimida a do centro, que era denominada 4ª e passando a 5ª a ter aquella denominação.

No mez de junho foi entregue ao trafego o trecho entre a estação de Vespasiano e Pedro Leopoldo; em setembro o trecho entre Pedro Leopoldo e Paz com a extensão de 31.090,00 (k), cuja conservação e terminação das obras de arte correm por conta do prolongamento, o 1º até dezembro, o 2º até março de 1896, sendo abertas ao trafego as estações de Pedro Leopoldo no kilometro 647+365 (m) e Paz no kilometro 657+902 (m).

Além dessas duas novas estações foram construidos no Ramal de Ouro Preto, no kilometro 507+466 um posto telegraphico no logar denominado — Trino — e na 7ª residencia um outro no logar denominado — Registro — no kilometro 368+240 (m) para servir á enfermaria militar e deu-se começo á construcção da estação Henrique Hargreaves no kilometro 514+920 (m) no ramal de Ouro Preto.

Continuou o serviço do alargamento do leito da linha para o assentamento da linha dupla entre as estações de Sapopemba e Belem, tendo-se preparado mais 100.00 (m) de leito, empregando-se 673,770 (m3) de terra no alargamento do mesmo, do rampamento feito no córte do kilometro 27.

Essa obra foi autorisada em aviso de 29 de setembro de 1892, e executando-se os seguintes trabalhos:

Ponte do kilometro 36+760 (m). Foram augmentados os dous encontros, empregando-se:

Silharia	29,513 (m3)
Alvenaria de pedra com argamassa	142,623 (m3)
Cantaria	13,570 (m3)
Rejuntamento	213,10 (m2)

As pontes dos kilometros 38+280 (m) e 38+850 (m) foram prolongadas, executando-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra com argamassa	88,657 (m3)
» de apparelho	8,040 (m3)
Silharia	39,670 (m3)
Deu-se começo ao prolongamento do pontilhão do kilometro	22+633 (m).
Alvenaria de pedra com argamassa nas fundações	7.109 (m3)
Silharia	10,383 (m3)

Para o alargamento da bitola no trecho entre as estações de Cachoeira e Taubaté fizeram-se os estudos e deu-se começo aos trabalhos de construcção, serviços autorisados por aviso n. 7 de 10 de janeiro de 1895.

O trecho a alargar tem a extensão de 78^{k},00.

O serviço de movimento de terra e obras d'arte constou do seguinte:

No kilometro 265+950^{m} construiu-se uma ponte de um só vão, medindo 15^{m},60 e empregando-se:

Concreto	90,00 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	49,956 m3
Cantaria	18,500 m3

No kilometro 266+800^{m} construiu-se uma outra ponte com tres vãos, sendo dous lateraes com 9^{m},00 de vão cada um e o central com 9^{m},00, empregando-se:

Concreto	99,600 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	253,078 m3
Capeamento de cantaria	82,000 m2
Rejuntamento a cimento	82,00 m3
Enrocamento com pedra secca junto aos encontros	35,308 m3

No kilometro 269+641^{m} deu-se principio á construcção de uma outra ponte que terá um vão de 8^{m},10, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	126,000 m3
» lavrada	246,240 m3
Cantaria	1,890 m3

Foi reconstruida a ponte do kilometro 297+720^{m}, ficando com um vão de 9^{m},30, empregando-se:

Concreto	38,800 m3
Cantaria	26,678 m3
Enrocamento de pedra secca junto aos pegões	3,307 m3

Foi assente a viga metallica medindo 10^{m},50 e 1^{m},12 de altura.

No kilometro 298+497^{m} construiu-se um pontilhão com um vão de 1^{m},50, empregando-se:

Concreto	26,754 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	56,811 m3
Cantaria	0,945 m3

Para o alargamento do leito da linha excavou-se 41,763,000 de terra.

Construiram-se e prolongaram-se diversos desvios para facilitar as manobras e cruzamentos de trens e são os seguintes :

1ª Secção

1ª Residencia

Para construcção de desvios nos terrenos do antigo Matadouro empregou-se aterro :

Volume de terra..... 574,000 m3

2ª Residencia

No kilometro 40, onde existe um poste telegraphico, construiu-se um desvio para deposito de carros com 150,00 m de extensão e no kilometro 614 + 225 m construiu-se um outro medindo 103,00 m para servir ao britador.

Na estação de Belém construiu-se um triangulo de reversão, medindo a base 266,00 m e a altura 114,00 m. Para esse serviço excavaram-se 8.677,625 m3 de terra e 1.948,000 m3 de saibro que serviram para aterro e nivelamento do terreno. Para escoamento das aguas assentaram-se 128,00 m de tubos de ferro de 0,80 m, tubos esses inserviveis e cedidos pela Inspectoria Geral de Obras Publicas, e abriram-se 258,00 m de vallas em terra e construiram-se 534,00 m de cercas de arame para fechar a área do terreno onde se acha esse triangulo.

2ª Secção

3ª Residencia

Na estação de Mendes construiu-se um desvio :

3ª Secção

4ª Residencia

No kilometro 159 + 130 m construiu-se um desvio medindo 22,00 m.

4ª Secção

5ª Residencia

Construiu-se um desvio no kilometro 275+173^{m} para servir á Alfandega de Juiz de Fóra

Para ser levado a effeito o assentamento do desvio construiu-se uma valla medindo 29^{m},00, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	28,420 m3
Dita de pedra sêcca.....	45,080
Capeamento na superficie de.....	55,00 m2

Na estação de Serraria construiu-se tambem um desvio:

Na estação de Marianno Procopio construiu-se um desvio medindo 252^{m},00.

5ª Secção

6ª Residencia

Construiu-se na estação de João Gomes um desvio medindo 278^{m},30 de extensão e na de Chapéo d'Uvas prolongou-se o desvio existente de 218^{m},70.

7ª Residencia

Foi prolongado de 135^{m},50 o desvio existente na parada da Pedra do Sino.

8ª Residencia

Na estação de Congonhas foi construido um desvio na extensão de 210^{m},00.

No pateo da estação de Lafayette construiu-se um desvio de bitola estreita na extensão de 495^{m},00.

6ª Secção

9ª Residencia

Prolongou-se de mais 285^{m},00 o desvio da estação de Santo Antonio para facilitar as manobras.

Ramal da Gambôa

Foi prolongado de 59,90 o desvio do armazem P 7 e construido um com 71,50 parallelo ao mesmo armazem.

Ramal de S. Paulo

3ª Residencia

Na estação da Roseira construiu-se um desvio na estação de 364,00.

Devido a uma manga d'agua que cahiu em janeiro sobre o leito da linha no kilometro 265,271 ficou destruido o aterro e levada a superstructura metallica do pontilhão do kilometro 267. Para restabelecer o trafego da linha foi necessario construir-se uma ponte provisoria com vigas de pinho de riga e pilhas de dormentes com o comprimento de 11,00 e sobre ella assentou-se a linha. Empregaram-se 620,00 de terra para reparar o aterro e 67,170 de pedra para enrocamento.

Na estação de Quiririm construiu-se um desvio medindo 144,00 de comprimento.

4ª Residencia

Tendo abatido o aterro do kilometro 386 na extensão de 74,00 com as chuvas de janeiro, o que occasionou a enchente do rio, foi restabelecido esse aterro empregando-se 3.380,00 de terra.

Na estação de Sabaúna foi prolongado um desvio na extensão de 40,00, dous na estação de Mogy na extensão de 326,00 e construido um na extensão de 286,00.

Ramal de Ouro Preto

No kilometro 518 + 5,50 modificou-se a linha, eliminando-se uma curva na extensão de 160.00.

Continuou no kilometro 519 + 432 a consolidação da linha, empregando-se 2.136,000 de terra e 6,000 de pedra e construcção de seis pilares:

Alvenaria de pedra com argamassa..... 74,413

No kilometro 525, no logar denominado « Topazios », para consolidar a linha construiu-se uma ponte provisoria de madeira medindo 15,00m. Construiram-se tambem dous contrafortes, empregando-se 101,600m3 de alvenaria de pedra e uma valla de alvenaria de pedra medindo 14,00m de extensão.

Construiu-se um desvio para a nova estação Henrique Hargreaves no kilometro 514 + 920m, medindo 168,59m.

No pateo da estação de Ouro Preto prolongou-se um desvio na extensão de 72,00m.

2º — Trilhos e accessorios

Durante o anno empregaram-se 7.592 trilhos de aço, sendo de bitola larga 6.361 e de bitola estreita 1.231 na transformação de desvios, em substituição dos amassados e em construcção de desvios e linhas auxiliares.

Os trilhos de ferro reempregados foram no numero de 1073, sendo 749 em moirões de cercas e 324 em desvios e linhas auxiliares, bem como 893 de aço retirados da linha.

A transformação da linha por trilhos de aço foi feita nos seguintes pontos, na extensão total de 1.743,30m.

1ª Secção

2ª Residencia

Transformação do desvio da estação de Queimados na extensão de 255,20m e do do posto telegraphico do kilometro 40 na extensão de 375,15m.

4ª Secção

5ª Residencia

Transformação do desvio da estação do Retiro na extensão de 208,00m.

Ramal de Santa Cruz

Foi transformado um desvio do pateo da estação de Campo-Grande, na extensão de 266^{m},00.

Ramal de S. Paulo

2ª Residencia

Transformação de um desvio da estação de Cachoeira na extensão de 100^{m},65.

4ª Residencia

Transformação de um desvio da estação de Guararema, na extensão de 372^{m},30, dous da estação de Mogy, na extensão de 466^{m},00 e de um da estação do Norte, na extensão de 65 metros.

Os dormentes de madeira de lei empregados na conservação durante o anno foram em numero de 199.206.

Os dormentes metallicos em numero de 13.404, sendo de bitola larga 990 e de bitola estreita 12.414, foram dos fornecedores Haarmann e Pousard.

Além desses dormentes empregaram-se mais 276 usados em diversos trabalhos.

O numero de dormentes de madeira de lei recebidos por contractos elevou-se a 127.532 e por pequenos fornecedores (por edital) a 71.522.

3° — Lastro

Continuou a substituição do lastro da linha por pedra britada e por outras de melhor qualidade, conforme mostra o quadro abaixo:

SECÇÕES E RESIDENCIAS	PEDRA BRITADA	CASCALHO	SAIBRO	BARRO	TERRA
Linha do centro. 1ª Secção 1ª Residencia	m3 3.091,880	.....	.....	.....	.....
Linha do centro. 1ª Secção 2ª »	m3 1.857,820	m3 18,304	m3 1.354,000	.....	.....
Linha do centro. 2ª » 3ª »	m3 5.095,140	.....	.....	.....	m3 802,000
Linha do centro. 3ª » 4ª »	m3 648,140	.....	m3 2.655,000	.....	m3 2.461,000
Linha do centro. 4ª » 5ª »	m3 832,140	.....	m3 378,000	m3 806,000	m3 928,000
Linha do centro. 6ª »	m3 111,748	.....	.....	.....	m3 9.806,000
Linha do centro. 5ª » 7ª »	.....	.....	m3 337,000	.....	m3 2.654,000
Linha do centro. 5ª » 8ª »	m3 39,000	m3 47,000	m3 16,000	.....	m3 4.090,000
Linha do centro. 6ª » 9ª »	m3 78,000	m3 2.011,000	m3 600,500	.....	m3 4.027,000
Linha do centro. Santa Cruz	m3 3.940,440	m3 214,000	m3 430,000	.....	.....
Linha do centro. Gambôa	m3 72,000	.....	.....	.....	.....
Linha do centro. Macacos	.....	.....	.....	.....	m3 368,000
Ramaes. S. Paulo. 1ª Residencia	m3 1.365,525	.....	m3 372,176	.....	m3 4.973,000
Ramaes. S. Paulo. 2ª »	m3 211,300	.....	m3 4.517,000	.....	m3 2.984,000
Ramaes. S. Paulo. 3ª »	m3 419,000	.....	.....	.....	m3 5.456,000
Ramaes. S. Paulo. 4ª »	m3 141,980	m3 43,200	.....	.....	m3 18.367,200
Ramaes. Porto Novo	m3 238,525	.....	m3 172,920	m3 5.000,000	m3 2.780,000
Ramaes. Ouro Preto	m3 142,520	.....	.....	.....	m3 2.542,520
Total	m3 18.286,158	m3 2.333,540	m3 10.832,596	m3 806,000	m3 62.238,720

A extensão total da linha com lastro de pedra britada em 31 de dezembro foi de $189^{k},985^{m},41$, sendo a extensão feita durante o anno $31^{k},829^{m},60$, empregando-se o volume de $18.286^{m3},158$.

4° — Roçado de mato

A superficie do mato roçado á margem da linha foi de 5.049^{m2},468,00 conforme o quadro seguinte :

SECÇÕES E RESIDENCIAS	SUPERFICIE
	m2
1ª Secção ... 1ª Residencia	18.200,00
1ª Secção ... 2ª »	m2 457.880,00
2ª » — 1ª Residencia	m2 388.644,00
3ª » — 1ª »	m2 10.000,00
Linha do [illegible] 4ª » — 5 »	m2 25.304,00
5ª Secção ... 6ª Residencia	m2 32.180,00
5ª Secção ... 7ª »	m2 250.520,000
5ª Secção ... 8ª »	m2 722.015,00
[illegible] — [illegible] Residencia	m2 1.097.200,00
Santa Cruz	m2 11.100,00
Mocambo	m2 20,020,00
Ramal ... S. Paulo 1ª Residencia	m2 14.286,00
Ramal ... S. Paulo 2ª »	m2 251.400,00
Ramal ... S. Paulo 3ª »	m2 171.620,00
Ramal ... S. Paulo [illegible] »	m2 906.340,00
Porto Novo	m2 175.700,00
Outro Preto	m2 377.768,000
Total	m2 5.049.468,00

5° — Cercas

Foram construidos em ambos os lados da linha 11.886^{m},00 de cerca de arame e moirões de trilhos, reparados 100.409^{m},50; reconstruidos 15.380^{m},0 e transformados de varas de trilhos para arame 950^{m},00.

Este ultimo serviço foi executado afim de obter-se trilhos para cortar em moirões.

Os serviços executados constam do quadro seguinte:

SECÇÕES E RESIDENCIAS	CERCAS CONSTRUIDAS	CERCAS RECONSTRUIDAS	CERCAS REPARADAS	CERCAS TRANSFORMADAS
Linha do centro — 1ª Secção — 2ª Residencia	m 220,00	.....	m 8.180,00	
2ª » — 3ª »	m 237,00	.....	m 3.486,0	
3ª » — 4ª »	.....	.....	m 3.2[illegible]0,00	
4ª » — 5ª »	m 392,00	.....	m 17.050,00	
5ª » 6ª »	m 752,00	.....	m 11.460,00	
5ª » 7ª »	.....	.....	m 16.470,00	
5ª » 8ª »	.....	.....	m 1.525,00	
6ª » 9ª »	m 5,206,00	.....	m 2.278,00	
Santa Cruz	m 52,00	.....	m 5.312,00	
Ramaes..... S. Paulo. 1ª Residencia	.....	.....	.....	m 950,00
2ª »	.....	m 200,00	m 1.605,00	
3ª »	m 1.790,00	.....	m 4.145,00	
4ª »	m 1.143,00	m 700,00	m 3.820,00	
Porto Novo	m 638,00	m 2.094,00	m 5.037,50	
Ouro Preto	.....	.....	m 16.731,00	
Total	m 11.885,00	m 15.380,00	m 100.409,50	m 950,00

6° — Passagens de nivel

1ª Secção

1ª Residencia

Na cancella da passagem de nivel n. 1 foram substituidas 2 longarinas de 4,65 m. e outras peças de madeira.

Alcatroamento 0,41 m2

Na de n. 2 tambem foram substituidas 2 longarinas de madeira de 7,00 m cada uma e outras peças.

Na de n. 3 substituiu-se uma longarina de madeira, de 3,00 de comprimento e outras peças.

Tambem substituiu-se uma longarina de 7,66 e diversas peças de madeira na cancella da passagem de nivel n. 7.

A cancella n. 9 tambem foi reparada, substituindo-se um batente de madeira e diversas outras peças.

Foi reparada a pintura a oleo das cancellas acima na superficie de 157,42 e o calçamento a parallelipipedos das passagens ns. 2, 7, 9, 12, 13, 17, 26 e 27 na superficie de 232,60.

A reparação feita na cancella n. 11 foi a seguinte:

Cantaria	80,250
Alvenaria de pedra com argamassa	20,980
Rejuntamento	5,45
Calçamento a parallelipipedos.	37,70

2ª Secção

3ª Residencia

Na passagem de nivel do kilometro 94 foram substituidas duas cancellas de madeira.

5ª Secção

7ª Residencia

Foram collocadas duas cancellas de madeira na passagem de nivel do kilometro 390.

Ramal de S. Paulo

2ª Residencia

A' requisição da Camara Municipal da villa de Cruzeiro foi aberta uma passagem de nivel e assente duas cancellas de madeira, no pateo da estação do mesmo nome.

7° — Fossos americanos

5ª Secção

6ª Residencia

Substituiram-se as vigas de madeira dos fossos dos kilometros $352 + \overset{m}{175}$ e $352 + \overset{m}{182}$ por outras formadas de trilhos Barlow, rejuntando-se a alvenaria com cimento na superficie de $\overset{m2}{31,56}$.

6ª Secção

9ª Residencia

Foram construidos dous fossos no kilometro $583 + \overset{m}{228}$ com a secção de $\overset{m}{2,00} \times \overset{m}{1,80}$ e $\overset{m}{4,80}$ de comprimento cada um, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa..... $\overset{m3}{40,646}$

No kilometro $610 + 718$ construiu-se um fosso com o comprimento de $\overset{m}{6,00}$ e secção de $\overset{m}{2,30} \times \overset{m}{2,00}$.

Alvenaria de pedra com argamassa..... $\overset{m3}{17,400}$

e um outro medindo $\overset{m}{7,40}$ e com a mesma secção, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa..... $\overset{m3}{2,960}$

No kilometro $610 + \overset{m}{733}$ foi tambem construido um fosso, tendo de comprimento $\overset{m}{3,20}$ e secção $\overset{m}{2,30} \times \overset{m}{2,00}$.

Alvenaria de pedra com argamassa..... $\overset{m3}{2,772}$

Ramal de Santa Cruz

Foi reparado no kilometro $55 + \overset{m}{14}$ um fosso, executando-se os seguintes serviços:

Emboço e reboco..... $\overset{m2}{2,40}$

Rejuntamento a cimento..... $\overset{m2}{16,00}$

Ramal de S. Paulo

1ª Residencia

Substituiram-se tres vigas de madeira no fosso do kilometro 130. Preparou-se o do kilometro 171, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	16,000 m3
e do kilometro 156 rejuntando a cimento em....	2,60 m2
Alvenaria de pedra com argamassa.....	6,240 m3

2ª Residencia

Reparou-se o fosso do kilometro 213, substituindo-se uma viga metallica e empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	0,690 m3
Rejuntamento e cimento.....	4,90 m2

Ramal de Ouro Preto

Foi reconstruido o fosso do kilometro 499.

Extensão 5,10 m e secção 2,00 m × 1,80 m, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	18,441 m3

8º — Pontes e pontilhões

1ª Secção

1ª Residencia

Nas pontes de ns. 7, 8 e 9 foram substituidos os rebites frouxos em numero de 51.

Nas de ns. 2 e 4 foram substituidos 58,50 m de vigas de madeira de lei e nas de ns. 1 e 3 foram rejuntadas a cimento as pedras na superficie de 64,60 m2.

2ª Residencia

Nas pontes dos kilometros 23 e 34 + 109^{m} foram substituidos os rebites frouxos em numero de 802.

Na dos Caramujos e na de S. Pedro substituiram-se 26,00^{m} de vigas de madeira de lei.

No pontilhão do kilometro 22 + 633^{m} executou-se o seguinte :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	11,753 m3
Silharia.....	4,270 m3

2ª Secção

3ª Residencia

Foram tomadas a cimento na superficie de 192,00 m2 as juntas dos encontros da ponte dos Andrades.

Na ponte de Sant'Anna executaram-se os seguintes trabalhos :

Alvenaria de pedra com argamassa nas sapatas....	81,960 m3
Rebites substituidos.....	475
Cantoeiras collocadas.....	2

Na ponte do Pirahy substituiram-se 325 rebites, 5 cantoeiras e 17,00^{m} de vigas de madeira de lei, rejuntando-se as paredes com cimento na superficie de 3,10 m2.

3ª Secção

4ª Residencia

Nas pontes de Desengano e Boa Vista substituiram-se 316,00^{m} de vigas de madeira de lei.

Na do Paraiso foram substituidos 2.511 rebites, 63,00^{m} de vigas de madeira de lei e pintada a superstructura metallica com verniz coaltar na superficie de 784,80 m2.

Na de Vassouras, na de Boa Vista, na de S. Roque, na do kilometro 129 + 849^{m},

na do kilometro 132 + 463^{m} e nos pontilhões do kilometro 112, 123, 126 e 127 foram substituidos 1.491 rebites que se achavam frouxos.

Na ponte do kilometro 136 foram collocados 161 gatos de ferro e tomadas as juntas com cimento na superficie de 39,60^{m}. Foram alcatroados em 54,60^{m2} os 120,00^{m} de pranchões substituidos.

Na ponte do Galeão foram substituidas as longarinas de madeira por outras preparadas de trilhos Barlow e tomadas as juntas dos pegões a cimento na superficie de 12,52^{m2}.

Deu-se começo á reconstrucção dos encontros da ponte do kilometro 117 + 460^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	10,340^{m3}

Na ponte do Pocinho construiram-se dous muros de ala, empregando-se :

Alvenaria de terra com argamassa.....	29,646^{m3}
Capeamento de cantaria.....	17,00^{m}
Rejuntamento a cimento.....	98,40^{m2}
Pintura a verniz coaltar na superstructura.....	22,56^{m2}
Substituição de rebites.....	166

Na ponte da Concordia repararam-se os encontros, empregando-se :

Alvenaria de pedra lavrada.....	27,000^{m3}
Rejuntamento a cimento.....	5,00^{m2}
Silharia.....	2,016^{m3}

O mesmo serviço foi executado no pontilhão do kilometro 164, empregando-se :

Alvenaria de pedra lavrada.....	3,864^{m3}
Rejuntamento a cimento.....	32,64^{m2}

No pontilhão do kilometro 142 + 400^{m} foram reparados os encontros, empregando-se :

Alvenaria de pedra lavrada.....	18,000^{m3}

Nos dos kilometros 156, 165 e 167 foram substituidos 212 rebites.

Pintura a verniz coaltar.....	18,00^{m2}

4ª Secção

5ª Residencia

Na ponte de Serraria substituiram-se 132 traversinas de trilhos Barlow, collocaram-se 27 cantoeiras e substituiram-se 2920 rebites e 30,00^{m} de vigas de madeira de lei.

Nas pontes do Cemiterio, do Poço Rico, de João Carlos, dos kilometros 209 + 654^{m} e 211 + 563^{m} substituiram-se 1.631 rebites que estavam frouxos.

Nas da Cachoeira, Pirahy, Rio Preto, Bom Successo, Cayoba e Poço Manso n. 3 e no Viaducto do Retiro foram substituidos 163,00^{m} de vigas de madeira de lei e nos pontilhões dos kilometros 200, 202, 203 e 204 substituiram-se 327 rebites que estavam frouxos.

Foi reparado o pontilhão do kilometro 199 + 77^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	0,833 m3
Dita de apparelho.....	0,833 m3
Alcatroamento de vigas da ponte de Poço Rico.	18,00 m2

5ª Secção

6ª Residencia

Foi reparado o pegão da ponte do kilometro 288 + 866^{m}, empregando-se :

Alvenaria de tijolo.....	1,297 m3
Rejuntamento a cimento.....	63,12 m2

Nas pontes dos kilometros 289 + 878^{m}, 300 + 594^{m}, 305, 307, 308, 309, 352 + 38^{m}, 252 + 989^{m} 355, 356, 357, 359, 360 e 362 + 152^{m} e no pontilhão do kilometro 309 + 707^{m} foram tomadas as juntas das alvenarias a cimento na superficie total de 1.974,60^{m2}.

Collocaram-se no pontilhão do kilometro 363, 18 gatos de ferro.

No pontilhão do kilometro 306 + 225^{m} construiu-se um gigante para apoio do pegão inferior, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	112,532 m3
Foram pintadas a verniz coaltar as superstructuras metallicas de 11 pontes situadas nos kilometros 290 a 315 na superficie de.....	1.483,48 m2

8ª Residencia

Foram substituidos 210,00 de vigas de madeira de lei na ponte do kilometro 499 + 525^{m}.

6ª Secção

9ª Residencia

Foram tomadas a cimento as juntas dos pegões da ponte dos Arrudas na superficie de.....	74,00 m2

Ramal da Gambôa

Continuou a reparação da ponte, executando-se os seguintes serviços :

Substituição de 36,00^{m} de vigas de madeira de lei.

Assoalho reparado na superficie de.....	1.609,53 m2
Pintura a oleo.....	361,90 m2
Alcatroamento	2.799,88 m2

Ramal de Santa Cruz

Nas pontes dos kilometros 52 + 75, 53 + 176^{m} e 54 + 890^{m}, construiram-se muros de arrimo das terras, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	1,886 m3
Rejuntamento a cimento.....	44,80 m2

Foram rejuntadas a cimento as alvenarias das pontes dos kilometros 40 + 369^{m}, 42 + 258^{m}, 42 + 588^{m}, 44 + 257^{m}, 44 + 940^{m} 45 + 447^{m} e 46 + 356^{m} na superficie de 71,50^{m2}.

Foram substituidos os rebites no numero de 225 nos pontilhões dos kilometros 46 + 3^{m}, 47 + 600^{m} e 49 + 520^{m}.

Ramal de S. Paulo

2ª Residencia

Continuou a reconstrucção do pontilhão do kilometro 230 + 179,50^{m}, sendo reconstruido o encontro superior e os muros de alas.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	85,190^{m3}
Dita de lajões.....	8,400^{m3}
Rejuntamento a cimento.....	97,68^{m2}

Na ponte dos Portinhos substituiram-se 144 rebites que estavam abalados.

Na ponte do Rio Bonito foram substituidos 449 rebites frouxos.

Foi reparada a ponte do Embáu, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	2,520^{m3}
Rejuntamento	27,00^{m2}

3ª Residencia

Na ponte do kilometro 293 + 440 construiu-se um muro de ala, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	23,650^{m3}

Nas pontes dos kilometros 271,310 + 264,314^{m} + 852,343^{m} + 925,355^{m} + 846,344^{m} + 483,367^{m} + 910^{m} e 370 + 750^{m}, substituiram-se 1.242 rebites que se achavam frouxos.

Pintura a verniz coaltar.....	230,50^{m2}

Na ponte do kilometro 323 + 962^{m}, collocaram-se 7 cantoeiras em T e na do kilometro 291 foi pintada a verniz coaltar a superstructura metallica em..... 18,24^{m2}

4ª Residencia

Nos kilometros 431+889^{m} e 446+152^{m} foram construidos dous pontilhões, tendo o primeiro um vão de 1,50^{m}×1,30^{m} e o segundo 2,50^{m}×1,50^{m}, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	284,780 m3
Concreto.....	26,400 m3
Rejuntamento a cimento.....	226,67 m2

No kilometro 459+153^{m} reconstruiu-se um pontilhão para dar maior secção de vasão que era de 1,50^{m}×1,46^{m}, ficando com 2,10^{m}×1,50^{m}, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	19,140 m3

Foi reparado o pontilhão do kilometro 459+3^{m}, rejuntando-se a cimento as pedras em..... 74,80 m2

Ramal de Porto Novo

Nas pontes de Santo Antonio e de Anta substituiram-se 1670 rebites frouxos.

Na de Sapucaia foram substituidos 159,00^{m} de vigas de madeira de lei e reparado o passadiço em 102,90^{m2}.

Na de Santo Antonio foi pintada a verniz coaltar a superstructura metallica em..... 131,50 m2

Ramal de Ouro Preto

Foram pintados a verniz coaltar as superstructuras metallicas das pontes dos kilometros 536 e 540 na superficie de. 1.365,00 m2

9º — Boeiros

Foram construidos os seguintes boeiros para melhor escoamento das aguas pluviaes:

	SECÇÕES E RESIDENCIAS	POSIÇÃO KILOMETRICA	COMPRIMENTOS	SECÇÃO DE VASÃO	SUPERFICIE REJUNTADA	VOLUME DE ALVENARIA	
						DE LAJÕES	COM ARGAMASSA
LINHA DO CENTRO	3ª Secção — 4ª Residencia	k m 134 + 854	m 3,00	m m 0,90 × 2,90	m2 29,92	m3 17,480	.....
		110 + 548	m 6,80	m m 0,65 × 0.70	m2 35,40	.....	m3 17,160
		114 + 695	m 6,00	m m 1,20 × 0,60	m2 3,24	.....	m3 9,870
		111 + 899	m 6,00	m m 0,60 × 1,00	m2 1.70	m3 19,730	m3 6,400
		153 + 449	m 7,50	m m 1,00 × 0,60	m2 5,30	.....	m3 40,016
		151 + 93	m 6,40	m m 0,60 × 0,60	.....	.....	m3 8,736
	4ª » — 5ª »	204 + 80	m 6,10	m m 1,00 × 0,60	.....	.....	m3 18,213
		201 + 260	m 6,15	m m 0,80 × 0,60	.....	.....	m3 9,888
		203 + 835	m 5,30	m m 0,70 × 0,60	.....	.....	m3 6,230
		207 + 94	m 5,00	m m 0,65 × 0,80	.....	.....	m3 1,500
		202 + 914	m 6,70	m m 1,20 × 1,00	.....	.....	m3 9,888
		203 + 901	m 3,10	m m 0.10 × 0,60	.....	.....	m3 7,384
		594 + 392	m 4,00	m m 0,60 × 0,60	.....	.....	m3 5,040
		583 + 503	m 5,00	m m 0,60 × 0,60	.....	.....	m3 5,550
		526 + 353	m 6,40	m m 0,60 × 0,60	.....	m3 5,100	m3 7,625
		624 + 100	m 5,00	m m 0,65 × 0,50	.....	.....	m3 15,690
		612 + 694	m 6,00	m m 0,75 × 0,60	.....	.....	m3 18,360
		620 + 450	m 5,00	m m 0.65 × 0,50	.....	.....	m3 7,840
		623 + 960	m 5,00	m m 0,65 × 0.50	.....	.....	m3 7.840
		620 + 494	m 5,30	m m 0,60 × 1.85	.....	.....	m3 7,812
		620 + 684	m 5,30	m m 0,60 × 0,60	.....	.....	m3 8,692
	6ª » — 9ª »	620 + 380	m 4,20	m m 0,40 × 0,45	.....	.....	m3 3,024
		620 + 775	m 5,20	m m 0,50 × 0,60	.....	.....	m3 7,020
		623 + 77	m 5,20	m m 0,50 × 0,60	.....	.....	m3 7,020
		610 + 718	m 13,80	m m 0,60 × 0,70	.....	m3 13,·00	m3 20,700
		621 + 736	m 5,20	m m 0,50 × 0.50	.....	.....	m3 5,720
		621 + 280	m 5,00	m m 0.80 × 0,80	.....	.....	m3 3,750
		622 + 185	m 5,30	m m 0,50 × 0,50	.....	.....	m3 5,780
		623 + 125	m 5.20	m m 0,50 × 0,50	.....	.....	m3 5,720
		620 + 100	m 5,50	m m 0,50 × 0,50	m2 18,00		m3 6,·25
		627 + 601	m 10,00	m m 1,20 × 0,60	.....	.....	m3 40,320

RAMAES	SECÇÕES E RESIDENCIAS	POSIÇÃO KILOMETRICA	COMPRIMENTO	SECÇÃO DE VASAO	SUPERFICIE REJUNTADA	VOLUME DE ALVENARIA	
						DE LAJÕES	COM ARGAMASSA
		350 — 947	6,50 m	1,00 m × 0,80 m	.....	.....	10,800 m3
		381	10,00 m	0,80 m × 0,80 m	.....	.....	14,720 m3
		384 + 700	10,00 m	1,20 m × 0,60 m	.....	.....	14,912 m3
		450 + [illegible]	4,50 m	1,20 m × 0,80 m	.....	.....	14,200 m3
		750 + 100	4,00 m	1,30 m × 0,80 m	.....	.....	12,240 m3
		44[illegible]	2,5 m	1,00 m × 0,80 m	.....	.....	5,000 m3
		449	2,70 m	1,00 m × 0,80 m	.....	.....	5,600 m3
		3[illegible] + [illegible]	4,70 m	1,00 m × 0,80 m	.....	.....	12,320 m3
		518 + 288	2,30 m	1,00 m × 0,70 m	.....	.....	6,624 m3
	S. Paulo — 4ª residencia	3[illegible] + 5[illegible]	14,50 m	1,00 m × 0,80 m	.....	.....	76,[illegible] m3
		4[illegible] + 6[illegible]	22,[illegible] m	0,[illegible] × 1,00 m	.....	.....	47,[illegible] m3
		449 + 2[illegible]	7,50 m	1,00 m × [illegible] m	.....	.....	11,245 m3
		4[illegible] + 14[illegible]	7,00 m	1,75 m × 1,00 m	.....	.....	35,000 m3
		4[illegible] + 5[illegible]	4,70 m	1,[illegible] × 1,00 m	6[illegible],31 m2	.....	[illegible] m3
		171 + 197	2,40 m	4,05 m × 0,50 m	55,20 m2	.....	51,472 m3
	Porto Novo	2[illegible] + 1[illegible]	4,70 m	1,3[illegible] m × 1,50 m	.....	.....	4[illegible],515 m3
		2[illegible] + 725	5,00 m	[illegible] m × 0,[illegible] m	25,01 m2	.....	8,2[illegible]3 m3
		2[illegible] + 1[illegible]2	7,[illegible] m	[illegible] m × 0,60 m	2[illegible],00 m2	.....	7,[illegible]7 m3
	Ouro Preto	534 + 25	4,50 m	1,[illegible] m × 0,60 m	.....	.....	13,3[illegible]2 m3
		724 + 5	[illegible] m	[illegible] m × 1,50 m	.....	.....	15,[illegible]5 m3

Foram prolongados os seguintes boeiros :

	SECÇÕES E RESIDENCIAS	POSIÇÃO KILOMETRICA	COMPRIMENTO	SECÇÃO DE VASÃO	SUPERFICIE REJUNTADA	ALVENARIA DE LAJÕES	ALVENARIA COM ARGAMASSA
LINHA DO CENTRO	2ª Secção — 3ª Residencia	72 + 769	10,50 m	0,50 m × 0,50 m	.....	27,000 m3	21,880 m3
		70 + 840	17,60 m	0,60 m × 0,80 m	.....	.....	37,150 m3
		Mendes.....	3,20 m	0,80 m × 0,80 m	.....	.....	2,880 m3
		92 + 666	2,70 m	0,60 m × 0,60 m	.....	.....	5,346 m3
		92 + 658	3,40 m	0,60 m × 0,70 m	.....	.....	6,812 m3
		92 + 693	3,00 m	0,70 m × 0,80 m	.....	.....	5,640 m3
	4a » — 5a »	202 + 834	2,80 m	1,27 m × 0,60 m	10,00 m2	.....	3,150 m3
		Serraria.....	5,50 m	1,10 m × 0,40 m	.....	6,60 m3	16,400 m3
	— 6a »	283 + 160	5,40 m	1,00 m × 0,60 m	13,90 m2	.....	11,720 m3
		324 + 66	37,50 m	1,20 m ×0,1,00 m	.....	38,70 m3	238,756 m3
		434 + 803	7,40 m	0,90 m × 0,80 m	.....	5,032 m3	25,976 m3
		462 + 66	4,60 m	0,40 m × 0,40 m	.....	.....	4,048 m3
		462 + 627	9,00 m	0,60 m × 0,70 m	.....	.....	23,580 m3
		.....	16,00 m	0,80 m × 0,60 m	.....	.....	56,800 m3
	5a »	Lafayette.....	17,00 m	0,40 m × 0,60 m	.....	.....	25,500 m3
	— 8ª Residencia	.....	10,60 m	0,60 m × 0,60 m	.....	.....	21,630 m3
		462 + 522	10,00 m	1,00 m × 0,80 m	.....	18,918 m3	203,470 m3
		489 + 335	10,20 m	1,00 m × 0,60 m	.....	.....	19,584 m3
		489 + 465	8,00 m	1,00 m × 0,60 m	.....	.....	15,360 m3
		489 + 555	4,40 m	0,60 m × 0,70 m	.....	.....	3,432 m3
		463 + 522	9,30 m	0,80 m × 0,75 m	.....	.....	16,020 m3
	6a Secção — 9a Residencia	612 + 382	9,20 m	1,00 m × 0,60 m	.....	.....	13,800 m3
		620 + 217	3,00 m	0,60 m × 0,90 m	.....	2,50 m3	5,700 m3
RAMAES	S. Paulo — 1a Residencia	138 + 293	4,50 m	0,60 m × 0,70 m	.....	.....	3,240 m3
		188 + 505	9,60 m	1,00 m × 1,60 m	.....	.....	6,900 m3
		130 + 48	13,60 m	0,50 m × 0,50 m	.....	.....	10,000 m3
	Porto Novo	204 + 943	3,90 m	0,50 m × 0,50 m	.....	.....	2,432 m3
		203 + 839	3,75 m	0,60 m × 0,70 m	.....	.....	1,065 m3
	Ouro Preto	523	8,00 m	1,10 m × 0,80 m	.....	.....	20,460 m3
		523 + 885	5,00 m	0,80 m × 0,60 m	.....	.....	7,300 m3
		519 + 573	3,00 m	1,00 m × 0,80 m	13,60 m2	.....	17,770 m3
		514 + 950	7,00 m	0,60 m × 0,70 m	.....	.....	5,040 m3

Devido ao máo estado em que estavam foram reconstruidos os seguintes boeiros :

	SECÇÕES E RESIDENCIAS	POSIÇÃO KILOMETRICA	COMPRIMENTO	SECÇÃO DO VASO	SUPERFICIE REGULADA	ALVENARIA	
						DE LAJÕES	COM ARGAMASSA
LINHA DO CENTRO	1ª Secção — 2ª Residencia.	m 73	m 7,00	m m 1,00 × 1,20	.....	m³ 13,550	m³ 30,[illegible]
	3ª » — 4ª »	m 1[illegible]	m 1[illegible]	m m 0,[illegible] × 0,[illegible]	.....	.....	m³ 41,000
	4ª Secção. — 4ª Residencia	m 137	m [illegible]	m m 0,[illegible] × 0,[illegible]	m³ 5,04	.....	m³ 1,512
		m 30[illegible] 7[illegible]	m 4,00	m m 0,[illegible] × 0,50	.....	.....	m³ 1,200
	5ª » — 6ª »	m 2[illegible]	m 4,[illegible]	m m 0,[illegible] × 0,[illegible]	.....	.....	m³ 1,440
	6ª » — 7ª »	m 1[illegible] — 2[illegible]	m 15,[illegible]	m m 0,80 × 0,80	.....	m³ 1,[illegible]0	m³ 117,880
	7ª Secção — 8ª »	m 2[illegible] — [illegible]0	m [illegible]	m m 0,[illegible] × 0,[illegible]	.....	m³ 2,100	m³ 28,650
RAMAL	Porto Novo	m 2[illegible] + [illegible]87	m [illegible]	m m 1,[illegible] × 0,75	.....	.....	m³ 19,182
		m 290 + [illegible]3	m [illegible]	m m 0,[illegible]5 × 0,[illegible]5	.....	.....	m³ 8,505
	Ogrã Preta	m 52[illegible] + 5[illegible]0	m 14,00	m m 0,80 × 0,[illegible]0	.....	.....	m³ 9,810
		m 51[illegible] + 425	m [illegible],50	m m 0,[illegible]0 × 0,50	.....	.....	m³ 6,380

Foram reparados os seguintes boeiros :

	SECÇÕES E RESIDENCIAS	POSIÇÃO KILOMETRICA	SUPERFICIE REJUNTADA	ALVENARIA DE PEDRA SECCA	ALVENARIA COM ARGAMASSA
LINHA DO CENTRO	2ª Secção — 3ª Residencia	63 a 70			
		76 a 87			
		75 + 378 m	.....	1,200 m3	
		192 + 975 m	16,00 m2		
		131 + 214 m	.....	.....	0,396 m3
	3ª » — 4ª »	195	33,00 m2		
		191 + 975 m	.....	.....	4,800 m3
		191	3,60 m2	7,200 m3	6,345 m3
	4ª » — 5ª »	202 + 834 m	.....	.....	6,315 m3
		304 a 305	.....	.....	7,615 m3
	6ª »	347	.....	.....	10,206 m3
		340 + 598 m	.....	.....	8,580 m3
		358 + 350 m	70,56 m2	.....	.....
		400	60,00 m2	.....	.....
	5ª » — 7ª »	401, 407, 410			
		418 e 431	.....	.....	49,600 m3
		501	31,75 m2	.....	.....
	9ª »	538	.....	.....	11,600 m3
		613	.....	0,487 m3	.....
		614	.....	1,313 m3	.....
RAMAES	Macacos	67	12,25 m2	.....	.....
	S. Paulo. 2ª »	233 + 535 m	.....	.....	1,080 m3
	S. Paulo. 3ª »	238 + 451 m	5,20 m2	.....	12,840 m3
		378	.....	.....	6,704 m3
	S. Paulo. 4ª »	414 + 403 m	13,44 m3	.....	.....
	Porto Novo	203 + 643 m	.....	9,477 m3	3,354 m3
		245 + 247 m	14,40 m2	.....	1,680 m3
		246 + 682 m	13,77 m2	.....	0,724 m3

10º — Tunneis

SECÇÕES E RESIDENCIAS	NUMERO	ESCAVAÇÕES EM ROCHA	REVESTIMENTO		ALVENARIA DE TIJOLO	SILHARIA	ENCHIMENTO COM ALVENARIA E ARGAMASSA
			TÉS DIRECTOS	ABOBADAS			
LINHA DO CENTRO	2	m3 5,7[illegible]	m2 13,00	.....	.....	m3 7.050	m3 3,1[illegible]0
	4	.....	.....	m2 [illegible]	.....	m3 3,350	1,[illegible]80
	7	m3 [illegible]0,2[illegible]0	14,10	m2 10,80	.....	m3 18.810	.....
	10	m3 11.0[illegible]0	.....	m2 10,30	.....	m3 10,8[illegible]0	m3 5,010
2ª [illegible] — [illegible] Residencia	11	m3 [illegible],1[illegible]	m2 5[illegible],49	m2 1[illegible]5,30	.....	m3 98,580	m3 77.17[illegible]
	12	[illegible],450	m2 67,33	m2 54,[illegible]8	.....	m3 62,115	m3 5.771
	13	.....	14,85	10 22	.....	13,801	5,023
	14	[illegible]	.....	.....	.....	.....	.....
[illegible] — [illegible]	Marcellus.	.....	.....	.....	m2 22,00	.....	.....
	24	.....	.....	.....	m2 [illegible]8,20	.....	.....
[illegible] — [illegible]	25	.....	.....	.....	m2 [illegible],00	.....	.....
	27	.....	m2 17[illegible]	.....	212,85	m3 [illegible]5,[illegible]58	m3 38,418

11º—Obras de terra para esgoto e consolidação do leito da linha

Desobstrucção de vallas

SECÇÕES E RESIDENCIAS			EXTENSÃO
Linha do Centro	1ª Secção —	1ª Residencia	m 120.562.00
		2ª »	m 44.709.00
	2ª » —	3ª »	m 13.592,00
	3ª » —	4ª »	m 72.856,00
	4ª » —	5ª »	m 14.526,00
	5ª » —	6ª »	m 41.072,00
		7ª »	m 30.690,00
		8ª »	m 59.074,50
	6ª » —	9ª »	m 51.077,50
Ramaes	Macacos		m 1.879,00
	Santa Cruz		m 20.144,00
	S. Paulo	1ª Residencia	m 27.273.00
		2ª »	m 24.430,00
		3ª »	m 24.000,00
		4ª »	m 116.430,00
	Porto Novo		m 85.835,00
	Ouro Preto		m 39.427,00
	Total		m 737.277,00

Abertura de vallas em terra

SECÇÕES E RESIDENCIAS			EXTENSÃO	
			EM ROCHA	EM TERRA
Linha do Centro	1ª Secção — 1ª Residencia		.....	1.401,00 m
	2ª » 3ª »		.....	915,00 m
	3ª » 4ª »		.....	210,00 m
	4ª » 5ª »		.....	2.341,00 m
	5ª » 6ª »		25,70 m	125,00 m
	5ª » 7ª »		.....	2.[illegible]00 m
		8ª »	.....	1.000,00 m
Ramaes	S. Paulo	1ª »	.....	[illegible]5,00 m
		2ª »	.....	3.062,00 m
		4ª »	.....	2.388,00 m
	Porto Novo		.....	2.022,00 m
	Ouro Preto		.....	555,00 m
	Total		25,70 m	16.287,00 m

Regularisamento de taludes

SECÇÕES E RESIDENCIAS			EXTENSÃO
Centro — 7ª Secção	6ª Residencia		18.777,00 m
	7ª »		68.500,00 m
	8ª »		42.327,00 m
Ramaes — S. Paulo	3ª »		48.6[illegible]8,00 m
	4ª »		63.158,00 m
Porto Novo			3.815,00 m
Ouro Preto			1.648,00 m
Total			277.433,00 m

Rampamento de córtes de terra e em pedra

SECÇÕES E RESIDENCIAS			VOLUME	
			DE PEDRA	DE TERRA
Linha do Centro	2ª Secção — 3ª Residencia		m3 1.195,000	m3 2.830,900
	3ª » — 4ª »		m3 19,000	m3 232,000
	4ª » — 5ª »		m3 135,000	m3 240,000
	— 6ª »		.....	m3 200,000
	5ª » — 7ª »		.....	m3 1.732,000
	6ª » — 9ª »		.....	m3 20.477,600
Santa Cruz			.....	m3 2.097,055
Ramaes	S. Paulo	1ª Residencia	.....	m3 1.859,000
		2ª »	.....	m3 4.422,000
		3ª »	.....	m3 1.026,000
		4ª »	.....	m3 880,000
	Porto Novo		.....	m3 1.392,700
	Ouro Preto		.....	m3 3.807,600
		Total	m3 1.349,000	m3 41.053,200

Reforçamento de aterros

SECÇÕES E RESIDENCIAS			VOLUME DE TERRA
Linha do centro	1ª Secção — 2ª Residencia		m3 6.437,000
	2ª » — 3ª »		m3 2.122,000
	3ª » — 4ª »		m3 355,000
	4ª » — 5ª »		m3 608,000
	— 6ª »		m3 3.127,000
	5ª » — 7ª »		m3 5.835,000
	— 8ª »		m3 7.218,000
	6ª » — 9ª »		m3 8.918,000
Ramaes	S. Paulo	2ª »	m3 150.000
		3ª »	m3 2.742,000
		4ª »	m3 12.225,000
	Porto Novo		m3 1.797,000
	Ouro Preto		m3 3.008,000
		Total	m3 54.584,000

Remoção de terra e pedras desmoronadas devido á queda de barreiras

SECÇÕES E RESIDENCIAS		VOLUMES	
		PEDRA	TERRA
Linha do Centro	2ª Secção — 1ª Residencia	.....	m3 12.158,000
	3ª — 4ª »	.....	m3 1.072,000
	4ª » — 5ª »	m3 86,000	m3 4.690,000
	— 6ª »	.....	m3 680,000
	5ª » — 8ª »	.....	m3 2.934,000
	7ª » — 8ª »	.....	m3 20.505,000
	Gambia		m3 8,000
Ramaes....	— S. Paulo.. 1ª Residencia	.....	m3 1.368,000
	— S. Paulo.. 2ª »	.....	m3 1.876,000
	— S. Paulo.. 4ª »	m3 10,000	m3 238,000
	Porto Novo	.....	m3 4.835,000
	Ouro Preto	.....	m3 37.215,000
	Total	m3 95,000	m3 87.580,000

12º — Enrocamentos em aterros

2ª Secção

3ª Residencia

No pé do aterro do kilometro 74 fez-se um enrocamento com pedra e argamassa na extensão de 6,20 m e empregando-se o volume de..... 56,700 m3

Ramal de S. Paulo

3ª Residencia

O aterro do kilometro 240 foi enrocado empregando-se o volume de pedra secca..... 728,000 m3

Ramal de Porto Novo

Foi enrocado o pé do aterro do kilometro 232 + 300^{m}
empregando-se o volume de pedra secca.... 236,000^{m3}

13º — Empedramento de córtes

2ª Secção

2ª Residencia

Fez-se o empedramento do córte do kilometro 72 + 472^{m}, na superficie de 13,14^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca..... 14,454^{m3}

Ramal de Ouro Preto

Foi tambem empedrado o córte do kilometro 522 + 952,^{m} na superficie de 10,38^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca..... 12,500^{m3}

14º — Vallas de alvenaria de pedra

1ª Secção

1ª Residencia

Construiu-se no pateo da estação de S. Diogo uma valla de alvenaria de pedra para escoamento das aguas pluviaes, com o comprimento de 83,10^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa..... 40,070^{m3}
Rejuntamento a cimento ..... 50,68^{m2}

2ª Secção

2ª Residencia

Construiram-se nos kilometros 72 + 472^{m}, 72 + 769^{m}, no pateo da estação Scheid, no pateo da estação do Rodeio e na bocca do tunnel n. 12, vallas de alvenaria de pedra na extensão total de 105.60, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	193,110 m3
Dita de pedra secca.....	28,300 m3

5ª Secção

6ª Residencia

Nos kilometros 344, 346, 347 e na bocca superior do tunnel n. 27, construiram-se vallas de alvenaria de pedra na extensão de 156,60^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	19,800 m3
Dita de pedra secca.....	27,686 m3
Rejuntamento a cimento.....	10,00 m2

Foi prolongada a valla de alvenaria de pedra do kilometro 344 + 412^{m}, na extensão de 3,80^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca.....	8,029 m3

7ª Residencia

No pateo da estação de Barbacena e no kilometro 424 + 437^{m} foram construidas vallas de alvenaria de pedra na extensão de 77,40^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra e argamassa.....	11,400 m3
Dita de pedra secca.....	62,736 m3

6ª Secção

9ª Residencia

No kilometro 586 + 261^{m} construiu-se uma valla com o comprimento de 16,00^{m}, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	87,040 m3

Ramal da Gambôa

Deu-se começo á construcção de duas vallas de alvenaria de pedra na bocca superior do tunnel n. 1.

Mede a parte construida 169^{m},45, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	76,582 m3
Dita de pedra secca	5,850 m3
Cimentação.....	24,00 m2
Rejuntamento a cimento.....	37,00 m2
Emboço e rebôco.....	20,40 m2

Ramal de S. Paulo

1ª Residencia

No kilometro 153 + 958^{m} construiu-se uma valla medindo 230^{m},50, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca.....	280,180 m3
Lajões.....	37,440 m3

2ª Residencia

No kilometro 220 + 225^{m} construiram-se vallas na extensão de 158 metros.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	45,500 m3
Dita de pedra secca.....	75,480 m3

4ª Residencia

Nos kilometros 404 + 520^{m} e 471 + 907^{m} construiram-se duas valletas com alvenaria de tijolo na extensão de 130^{m},10, empregando-se essa alvenaria no volume de 76^{m3},182.

No kilometro 446 + 854^{m} construiu-se uma valla de alvenaria de pedra medindo 150 metros.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	396,900 m3

Ramal de Ouro Preto

Foram construidas nos kilometros 525 + 25m, 524 + 68m, 518 + 562m, 524 + 760m, 518 + 740m, 523 + 870m, 524 + 95m e 536 + 320m vallas de alvenaria com a extensão total de 612,00m, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	275,660 m3
Dita de pedra secca.....	405,770 m3
Rejuntamento a cimento.....	350,00 m2

Foram reconstruidas diversas vallas nos kilometros 499 + 597m, 502 + 939m, 535, 523 + 916m, 506 e 525 + 720m na extensão total de 141,30m, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	167,287 m3
Dita de pedra secca.....	49,250 m3

15° -- Muros e paredões

1ª Secção

1ª Residencia

Foram reparados, devido a estragos causados por esbarros de carros e carroças, os muros das ruas Senador Pompeu, S. Diogo e Engenho Novo.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	12,675 m3
Emboço e reboco.....	27,02 m2

2ª Residencia

No kilometro 61 + 320m construiu-se um muro com o comprimento de 7,00m, para sustentar o aterro de um dos lados do triangulo de reversão construido em Belém.

Alvenaria de pedra secca.....	15,120 m3

2ª Secção

3ª Residencia

No kilometro 73 + 580^{m} deu-se principio á construcção de um muro de arrimo, sendo feita a extensão de 6,00^{m}. Nos kilometros 92 + 629^{m}, com o comprimento de 76,00^{m} á margem do rio Sant'Anna ; 87, bocca inferior do tunnel n. 12, medindo 17,00^{m}; 75 + 268^{m}, pateo da estação da Serra e 97 + 615^{m} com o comprimento de 18,20^{m} foram construidos paredões para sustentação das terras de córtes e aterros, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	58,400 m3
Dita de pedra secca.....	175,602 m3

No kilometro 108 á margem do rio Pirahy, continuou a construcção do paredão para sustentar o aterro para alargamento do pateo da Rotunda da Barra, fazendo-se mais 37,00^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca.....	182,780 m3

Nos fundos da estação da Barra continuou tambem a construcção do paredão para sustentar o aterro para desenvolvimento das linhas dessa estação.

Fez-se mais 12,00^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca.....	40,530 m3

4ª Secção

5ª Residencia

No pateo da estação de Serraria construiu-se um muro de arrimo, medindo 3,70^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca.....	6,480 m3

Deu-se principio á reconstrucção do muro do pateo da estação de Mariano Procopio, serviço feito na extensão de 4,50^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca.....	10,375 m3

5ª Secção

6ª Residencia

No kilometro 313 + 635^{m} construiu-se um muro de arrimo medindo 39,00^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca..... 113,000^{m3}

7ª Residencia

Foi reconstruido o muro da bocca do boeiro do kilometro 423 + 448^{m}, na extensão de 10,00^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra secca..... 66,000^{m3}

8ª Residencia

Nos kilometros 462 e 501 + 540^{m} construiram-se dous muros de arrimo, medindo um 20,00^{m} e o outro 17,75^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa..... 50,678^{m3}
Dita de pedra secca..... 105,920^{m3}

Ramal de S. Paulo

4ª Residencia

No kilometro 446 + 709,60^{m} construiu-se um muro de arrimo medindo 196,00^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa..... 188,160^{m3}

Ramal de Porto Novo

No kilometro 236 + 580^{m} construiu-se um muro de arrimo na extensão de 28,00^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa..... 64,655^{m3}
Dita de pedra secca..... 73,990^{m3}

Ramal de Ouro Preto

Nos kilometros 500 + 148m, 500 + 369m, 523 + 810m, 523 + 870m, 531 + 520m, 532 + 760m e 536k + 320m, foram construidos muros de apoio de aterros, tendo o primeiro 30,00m de comprimento, o segundo 4,00m, o terceiro 20,00m, o quarto 24,00m, o quinto 12,00m, o sexto 101,00m e o setimo 50,00m, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	247,000 m3
Dita de pedra secca.....	2.231,590 m3

No kilometro 509+719m deu-se começo á construcção de um outro muro de apoio, empregando-se:

Alvenaria de pedra secca.....	234,350 m3

16º — Drains

2ª Secção

3ª Residencia

Construiu-se no kilometro 72+423m um *drain*, medindo 69,00m, para dessecca-mento do aterro, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	93,405 m3

5ª Secção

7ª Residencia

No kilometro 424+437m, na base do aterro, construiu-se um *drain* com o com-primento de 15,00m, empregando-se:

Alvenaria de pedra secca.....	65,700 m3

17º — Edificios

Estações e dependencias

1ª Secção — 1ª Residencia

As reparações executadas nas estações e dependencias, foram as seguintes:

CENTRAL

Telhados reparados	86,00 m2
Assoalhos »	31,26 m2
Emboço e rebôco	31,60 m2
Caiadura	168,72 m2
Pintura a oleo	4.927,87 m2
Estuque no tecto	2,70 m2
Cobertura de zinco da plataforma	6,40 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	146
Soldas no encanamento d'agua	50

Nos encanamentos d'agua substituiram-se 51,00 m de canos de chumbo de 3/4, 4,00 m de 1/2" e 6,00 m de 1".

No salão da entrada da estação assentou-se uma nova bilheteira para substituir as duas que eram pequenas e não preenchiam os fins desejados.

Armazens A, C, E e G, reparações feitas:

Telhado reparado	47,00 m2
Soalho	11,50 m2
Emboço e rebôco	149,80 m2
Caiadura	27,00 m2
Pintura a oleo	34,72 m2
Alvenaria de tijolo	0,936 m3
Vidros substituidos nos caixilhos	2

No armazem C collocou-se um tapamento de madeira para formar um escriptorio para despachos.

No armazem G foi collocado um forro medindo 34,30 m2.

Fizeram-se as seguintes reparações e modificações:

Armazem B:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	11,580 m3
Dita de tijolo.....	6,686 m3
Emboço e rebôco.....	117,40 m2
Forro.....	32,20 m2
Pintura a oleo.....	476,77 m2

Construiram-se dous compartimentos separados por tapamento de madeira para a nova pagadoria.

Officina autographica

Foi augmentada esta officina executando-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	26,740. m3
Dita de tijolo.....	0,840 m3
Emboço e rebôco.....	98,80 m2
Caiadura	46,35 m2
Concreto	12,440 m3
Soalho.....	36,60 m2
Cimentação	6,60 m2
Ladrilhamento	89,76 m2
Pintura a oleo.....	162,46 m2
Vidros substituidos nos caixilhos.....	12
Cobertura com telhas planas.....	18,00 m2
Calçamento a parallelipipedos	9,00 m2

Assentamento de 17,00 m de calhas de cobre no telhado.

Para encanamento d'agua foram assentes 160,00 m de cano de chumbo de 3 3/4" e ,00 de 1".

Foi reparado o calçamento a parallelipipedos do pateo da estação em 212,50 m2.

Estação de S. Diogo

Telhado reparado	210,00 m2
Emboço e rebôco	12,00 m2
Cimentação	24,00 m2
Pintura a oleo	132,28 m2
Soalho reparado	36,14 m2
Forro	23,29 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	12
Soldas feitas nos encanamentos d'agua	5
Soldas nas calhas do telhado	62

Nos encanamentos d'agua foram substituidos 14,00 m de canos de chumbo de 1" e 15,00 m de 3/4".

Na Parada foi reparado o gradil de madeira em 26,00 de comprimento e soalho em 13.64 m2.

Pintura a verniz coaltar	82,58 m2

Armazens, reparações feitas:

Telhado reparado	752,00 m2
Emboço e rebôco	513,80 m2
Tapamento de madeira reparado	16,02 m2
Soldas feitas nas calhas dos telhados	8

oram substituidos 22,00 m de cano de chumbo de 1/2" no encanamento d'agua.

No deposito das carnes verdes:

Telhado reparado	79,50 m2
Pintura a oleo nos tendaes	62,18 m2
Soldas no encanamento d'agua	8

Foram collocados no telhado 89,00 m de calhas de cobre e 8,00 m de conductores.

Construiu-se no armazem um commodo para o escriptorio do calculo.

Soalho	35,56 m2
Grade de madeira	10,00 m
Pintura a oleo	77,49 m2

Officinas da Locomoção

Na Rotunda construiu-se uma valla para lavagem das machinas:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$13,473^{m3}$
Cimentação.....	$124,00^{m2}$
Emboço e reboco.....	$208,94^{m2}$
Vigas de madeira de lei substituidas.....	$109,70^{m}$
Alcatroamento das mesmas.....	$74,91^{m2}$

Reparação executada na carvoaria:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$26,950^{m3}$
Rejuntamento a cimento.....	$7,70^{m2}$

Na Rotunda foi aberto um portão para passagem das machinas para o desvio novo construido:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$10,540^{m3}$
Dita de tijolo.....	$3,800^{m3}$
No abrigo de carros foram substituidas as telhas por folhas de zinco rugado.....	$688,97^{m2}$

No pateo da estação ficou concluida a construcção da reservada:

Alvenaria de tijolo.....	$0,165^{m3}$
Emboço e rebôco.....	$56,00^{m2}$
Rejuntamento a cal e cimento.....	$14,00^{m2}$
Pintura a oleo.....	$46,60^{m2}$

Assentamento de $8,40^{m}$ de calhas de cobre e $6,20^{m}$ de conductores no telhado.

No kilometro $1+990^{m}$ construiu-se um edificio de madeira sobre plataforma de alvenaria de pedra com argamassa para a nova parada.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$152,670^{m3}$

Deu-se começo á construcção da plataforma de madeira da linha n. 2 e o prolongamento da de alvenaria da linha n. 1.

Foi reformado o calçamento a parallelipipedos do pateo da estação em.....	$20,00^{m2}$

Estação de S. Christovão

Foram substituidos nos encanamentos d'agua 5,00 m de cano de chumbo de 1" e 3,00 m de 1/2".

Na reservada foi reparado o soalho em.....	2,47 m2
Rodapés.....	3,80 m

Estação de S. Francisco Xavier

Ladrilho da plataforma reparado.....	2,00 m2
Pintura a oleo.....	386,51 m2
Soldas nos encanamentos d'agua.....	8
Ditas das calhas dos telhado.....	6
Vidros substituidos nos caixilhos.....	23

Casa de residencia do agente:

Alvenaria de tijolo.....	0,242 m3
Emboço e rebeco.....	8,00 m2
Caiadura.....	1,80 m2
Pintura a oleo.....	600,36 m2
Soalho.....	1,31 m2
Rodapés.....	10,49 m2

Substituição de 8,00 m de canos de chumbo de 3/4" no encanamento d'agua.

Estação do Riachuelo

Telhado reparado.....	10.00 m2
Emboço e reboco.....	32,00 m2
Vidros substituidos nos caixilhos.....	14
Soldas feitas nos encanamentos.....	13

Na reservada substituiram-se 6,00 m de canos de chumbo de 1/2" no encanamento d'agua.

Estação de Sampaio

Vidros substituidos nos caixilhos.....	3
Soldas no encanamento d'agua.....	21

Estação do Engenho Novo

Vidros substituidos nos caixilhos.....	8
Soldas nos encanamentos d'agua.....	15

Estação do Meyer

Vidros substituidos nos caixilhos.....	3
Sóldas feitas nos encanamentos d'agua.....	10

Estação de Todos os Santos

Emboço e reboco.....	58,40 m2
Pintura a oleo.....	1.638,00 m2
Soalho.....	3,49 m2
Ladrilho de plataforma.....	16,25 m2
Vidros substituidos nos caixilhos.....	15

Substituiram-se no encanamento d'agua da reservada 2,00 m de canos de chumbo de 1/2".

Estação do Engenho de Dentro

Emboço e reboco.....	81,00 m2
Vidros substituidos nos caixilhos.....	11
Sóldas feitas nos encanamentos d'agua.....	4

Estação do Encantado

Vidros substituidos nos caixilhos.....	13

Estação da Piedade

Emboço e reboco.....	16,00 m2
Reparação no capeamento da plataforma.....	38,13 m2
Rejuntamento a cimento	15,40 m2
Vidros substituidos nos caixilhos.....	6
Soldas feitas no encanamento d'agua.....	2

Estação do Cupertino

Vidros substituidos nos caixilhos.....	11
Soldas feitas nos encanamentos d'agua.....	3

Para esgoto das aguas pluviaes foram assentes 6,60 m de manilhas de barro de 0,10 m de diametro.

Estação de Cascadura

Emboço e reboco.....	111,50 m2
Caiadura.....	272,00 m2
Pintura a oleo.....	1.698,69 m2
Vidros substituidos nos caixilhos.....	14

Substituiram-se 5,00 m de canos de chumbo de 1" e 7,00 m de 1/2" nos encanamentos d'agua da estação e 2,00 m de canos de chumbo de 1" na reservada.

Foi reparado o ladrilho da plataforma em.....	18,00 m2
Cimentação.....	18,00 m2

Estação de Madureira

Ficou concluido o augmento da casa do agente.

Caiadura.....	180,00 m2
Pintura a oleo.....	281,70 m2

Assentamento de 16,00 m de calhas de cobre e 12.60 m de conductores no telhado e de 2,50 m de canos de chumbo de 1/2" para esgoto de uma pia de lavagem.

Cobertura com folhas de zinco rugado.....	108,00 m2
Soldas nos encanamentos d'agua.....	3

Estação de Sapopemba

Telhado reparado.....	12,00 m2
Vidros substituidos nos caixilhos.....	26
Substituição de 5,00 m de canos de chumbo de 1" e 7,00 m de 1/2" no encanamento d'agua.....	4

2ª Residencia

Estação de Jeronymo de Mesquita

Vidros substituidos nos caixilhos.....	9

Foram collocados dous signaes de distancia.

Pintura a oleo.....	$5,12^{m2}$

Deu-se principio á construcção da plataforma em frente á estação.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$30,396^{m3}$

Estação de Maxambomba

Emboço e reboco.....	$182,70^{m2}$
Caiadura.....	$194,40^{m2}$
Pintura a oleo.....	$1.560,60^{m2}$
Soalho.....	$221,45^{m2}$
Rodapés.....	$48,86^{m2}$
Vidros substituidos nos caixilhos.....	8
Soldas feitas no encanamento d'agua.....	32
Ditas nas calhas do telhado.....	20

Casa de residencia do Agente

Reparações executadas:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$29,726^{m3}$
Dita de tijolo.....	$21,913^{m3}$
Emboço e reboco.....	$235,68^{m2}$
Caiadura.....	$287,56^{m2}$
Pintura a oleo.....	$254,13^{m2}$
Soalho.....	$92,83^{m2}$
Rodapés:.....	$92,32^{m}$
Ladrilho.....	$2,64^{m2}$

Assentaram-se $16,00^{m}$ de manilhas de barro de $0,10^{m}$ de diametro para esgoto.

Estação do Morro Agudo

Assentamento de dous signaes de distancia.

Estação de Belem

Caiadura	1.047,00 m²
Pintura a oleo	344,00 m²
Soalho	158,19 m²
Forro	111,30 m²
Soldas feitas nos encanamentos d'agua	34

Foram substituidas 15,00 m de calhas de cobre no telhado e feitas 48 soldas nas existentes.

Afim de evitar que os cylindros das machinas « Mastodonte » tocassem no capeamento da plataforma da estação, foi o capeamento afastado de 0,10 m na extensão de 50,00 m.

Calçamento a parallelipipedos reparado	11,20 m²
Rejuntamento a cimento	30,00 m²
Foi augmentada a plataforma de passageiros do lado do botequim em	15,00 m²
Alvenaria de pedra com argamassa	41,820 m³
Dita de apparelho no capeamento	0,600 m³
Lageamento	29,00 m²
Rejuntamento a cimento	30,60 m²

Casa dos concertadores de carros

Alvenaria de tijolo	0,864 m³
Emboço e reboco	14,40 m²
Caiadura	14,40 m²
Telhado reparado	5,50 m²
Foi reparado o cimento do girador em	4,20 m²

2ª Secção — 3ª Residencia

Poste telegraphico da Bifurcação:

Pintura a oleo	m² 148,85

Estação da Serra

Vidros substituidos nos caixilhos	21

Estação do Oriente

Caiadura	m² 385,76
Pintura a oleo	m² 211,44
Dita a verniz coaltar	m² 27,0
Soldas feitas nos encanamentos de agua	2

Casa de residencia do agente

Caiadura	m³ 215,60
Pintura a oleo	m² 143.66
Soldas feitas nos encanamentos de agua	3

Estação de Scheid

Foram assentes 170,000 m de canos de chumbo de 3/4" para abastecimento de agua da estação:

Deu-se principio á construcção do armazem.

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 43,693
Dita de tijolo	m3 13,276
Emboço e rebôco	m2 262,87
Pintura a oleo	m2 100,90
Caiadura	m2 340,92
Rejuntamento	m2 15,40
Cimentação	m2 62,87
Cobertura com telhas planas	m2 83,00
Tapamento de madeira	m2 12,70

Collocação de 16,00 m de calhas e 10,00 m de conductores de cobre no telhado.

Estação de Palmeiras

Telhado	48,00 m2
Pintura a oleo	146,80 m2
Soldas feitas nos encanamentos de agua	4

Estação do Rodeio

Caiadura	1.974,86 m2
Pintura a oleo	1.742,05 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	16
Soldas feitas nos encanamentos de agua	7

Posto telegraphico do kilometro 89+696 m

Deu-se principio á construcção da casa para o encarregado.

Alvenaria de pedra com argamassa	25,592 m3

Estação de Mendes

Telhado	104,00 m2
Emboço e rebôco	148,50 m2
Caiadura	1.062,10 m2
Pintura a oleo	1.324,55 m2
Dita a verniz coaltar	54,40 m2
Soalho	84,60 m2
Forro	1,20 m2
Rodapés	28,00 m2

Foram substituidos 40,00 m de calhas de cobre e 30,00 m de conductores no telhado.

Posto telegraphico do kilometro 96+94 m

Augmentou-se este posto, e executou-se o seguinte :

Alvenaria de pedra com argamassa	13,791 m3
Cimentação	3,37 m2
Soalho	6,86 m2

Forro	6,86 m2
Tapamento de madeira	25,75 m2
Cobertura com folhas de zinco rugado	9,25 m2
Pintura a oleo	87,25 m2

Foram assentes dous signaes de distancia.

Estação de Sant'Anna

Caiadura	950,00 m2
Pintura a oleo	501,60 m2
Rodapés	32,00 m
Soldas no encanamento de agua	11

Foram substituidos 4,00 m de cano de chumbo de 1" no encanamento de agua.

Foi augmentado o armazem de 8,80 m, executando-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra com argamassa	22,720 m3
Dita de tijolo	23,523 m5
Embogo e rebôco	315,70 m2
Caiadura	269,70 m2
Pintura a oleo	36,56 m2
Cimentação	52,60 m2
Cobertura com telhas planas	133,59 m2

Estação da Barra do Pirahy

Pintura a oleo	288,00 m2
Soalho da plataforma	244,68 m2

Concluiu-se a construcção do abrigo de carros.

Tapamento de madeira	465,20 m2
Pintura a oleo	2.359,17 m2
Cobertura com folhas de zinco rugado	617,70 m2

Rotunda:

Foram assentes diversas peças de esquadria nas dependencias.

Construiu-se uma escada de alvenaria de tijolos empregando-se	1,425 m3

Soalho	m2 24,36
Alvenaria de tijolo para baldrames	m3 2.208
Solda nas calhas do telhado	63

Ficou concluida essa obra.

No girador substituiram-se 21 pedras no circulo cubando	m3 1.770
Capeamento	m2 8,05
Pintura a verniz coaltar	m2 186,00

3ª Secção — 1ª Residencia

Estação de Ypiranga

Caiadura	m2 183,80

Estação de Desengano

Foram substituidos no telhado 20,00 de calhas de cobre.

Soldas feitas no encanamento de agua	3

Casa de residencia do agente

Alvenaria de tijolo	m3 0,396
Cimentação	m2 1,80

Assentamento de 35,00 de canos de chumbo de 3/4 para encanamento de agua.

Estação de Vassouras

Caiadura	m2 310,00
Pintura a oleo	m2 1.674,50

Estação de Alliança

Pintura a oleo	m2 530,00

Estação de Casal

Pintura a oleo	m2 300,00
Soldas no encanamento de agua	7

Estação de Paty

Telhado raparado	m2 20,00

Casa de residencia do agente

Telhado reparado	m2 24,00

Estação de Avellar

Soldas no encanamento de agua	3

Estação de Parahyba

Telhado reparado	m2 83,50
Emboço e rebôco	2 8,60
Caiadura	m2 182,00
Pintura a oleo	m2 71,36
Soalho	m2 19,38
Forro	m2 19,38

Deu-se principio ao augmento da coberta da plataforma.

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 5,100
Cobertura com telhas planas	m2 204,75
Pintura a oleo	m2 24,17
Dita a verniz coaltar	m2 13,86

Estação de Entre-Rios

Telhado reparado	m2 96,00
Caiadura	m2 330,80
Soalho	m2 512,00

Continuou a construcção do augmento do botequim.

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 6,240
Dita de tijolo	m3 16,293
Emboço e rebôco	m2 181,60
Cimentação	m2 11,38
Pintura a oleo	m2 2.351,80

Foram assentes 10,00 m de canos de chumbo de 3/4 para agua da reservada e 17,00 m manilhas de barro de 0,50 m para esgoto.

Na casa em que reside o telegraphista:

Telhado reparado.....	45,00 m2
Caiadura.....	164,00 m2

Fôram assentes 10,000 m de canos de barro de 0,50 m para esgoto da reservada

Girador:

Foi reparado o cimento em.....	32,50 m2

Continuaram os trabalhos de construcção das novas officinas da Locomoção.

Cobertura com telhas planas.....	514,02 m2

1ª Secção — 5ª Residencia

Estação da Serraria

Alvenaria de pedra com argamassa.....	6,000 m3
Caiadura.....	524,00 m2
Cimentação.....	1,40 m2
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	12
No barracão da estação foi collocado o soalho...	126,00 m2
Tapamento de madeira reparado.....	96,00 m2

Estação Souza Aguiar

No armazem construiu-se um compartimento com tapamento de madeira para dormitorio do pessoal do Trafego.

Estação de Parahybuna

Telhado.....	93,28 m2
Emboço e rebôco.....	41,93 m2
Caiadura.....	36,00 m2
Cimentação.....	12,00 m2
Pintura a oleo.....	81,90 m2

Estação Barão de Cotegipe

Caiadura	384,00 m2
Pintura a verniz coaltar	120,00 m2
Soldas feitas no encanamento de agua	9
Construiu-se a plataforma nos fundos da estação, na extensão de	43,50 m
Alvenaria de pedra com argamassa	50,025 m3
Concreto	26,000 m3
Capeamento de tijolo	26,96 m2
Cimentação	1.005,75 m2
Rejuntamento	2,10 m2

Sob a caixa de agua construiram-se paredes de alvenaria de tijolo para formar um deposito para inflammaveis.

Alvenaria de tijolo	7,337 m3
Emboço e rebôco	35,62 m2

Estação do Espirito Santo

Alvenaria de tijolo	2,100 m3
Telhado reparado	63,00 m2
Caiadura	304,80 m2
Cimentação	37,00 m2
Pintura a oleo	1.280,11 m2
Soldas feitas nos encanamentos de agua	4

Construiu-se um commodo com tapamento de madeira para o telegraphista.

Pintura a verniz coaltar	122,67 m2

Foi substituido 1,30 m de cano de chumbo de 1" no encanamento de agua.

Estação de Mathias Barbosa

Alvenaria de pedra com argamassa	22,500 m3
Emboço e rebôco	175,00 m2
Caiadura	551,25 m2

Pintura a oleo	668,97 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	21
Soldas feitas nos encanamentos de agua	16

Foram substituidos 18,00 m de calhas de cobre no telhado e 20,00 m de manilhas de barro de 0,20 m no encanamento de esgoto da reservada.

Foi reconstruida a plataforma, damnificada pelo descarrilamento do trem C 4, na extensão de 10,00 m.

Alvenaria de pedra com argamassa	15,966 m3
Capeamento de pedra lavrada	44,35 m2
Cimentação	26,40 m2
Rejuntamento a cimento	3,96 m2
Cobertura com telhas planas	48,00 m2

Casa de residencia do agente

Soldas feitas no encanamento de agua	6

Estação de Cedofeita

Emboço e rebôco	66,50 m2
Caiadura	486,00 m2
odapés	24,00 m

Na casa de residencia do agente foram substituidos 15,00 de manilhas de barro de 0,10 m no esgoto da reservada.

Estação do Retiro

Telhado reparado	138,00 m2
Soldas feitas no encanamento de agua	9

Foram substituidos 6,00 m de canos de chumbo de 3/4" e 20,00 m de 1' nos encanamentos de agua.

Na casa de residencia do agente foram reconstruidos os commodos, executando-se os seguintes serviços.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$13,200^{m\,3}$
Dita de tijolo.....	$31,340^{m\,3}$
Rebôco	$21,60^{m2}$
Caiadura.....	$21,00^{m2}$
Concreto.....	$27,00^{m2}$
Pintura a oleo.....	$71,00^{m2}$
Telhado reparado.....	$84,00^{m2}$
Soldas feitas nos encana mentos de agua.....	6

Casa de residencia do agente

Rebôco.....	$10,00^{m2}$
Caiadura.....	$72,00^{m2}$
Soalho	$3,00^{m2}$

Estação de Juiz de Fóra

Caiadura.....	$445,80^{m2}$
Pintura a oleo.....	$276,00^{m2}$
Vidros substituidos nos caixilhos.....	42
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	8

No armazem :

Telhado.....	$8,00^{m2}$
Caiadura.....	$400,50^{m2}$

Construiu-se um novo armazem medindo $40,000^{m}$.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$95,380^{m3}$
Concreto	$36,750^{m3}$
Cimentação.....	$182,00^{m2}$
Pintura a oleo.....	$816,30^{m2}$
Tapamento de madeira.....	$299,10^{m2}$
Cobertura com telhas planas.....	$85,72^{m2}$

Foram assentes 68,00 m de calhas e 74,50 m de conductores de cobre no tel

Na casa de residencia do agente :

Alvenaria de tijolo.....	0,588 m3
Caiadura.....	192,00 m2
Pintura a oleo.....	22,80 m2
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	4

Assentaram-se mais 10,00 m de canos de chumbo de 1/. para encanament de agua.

No pateo da estação construiu-se uma reservada empregando-se :

Alvenaria de tijolo.....	17,030 m3

Foram assentos 40,80 m de manilhas de barro de 0,20 m para esgoto e 41,00 m canos de chumbo de 1/, para agua.

Emboço e rebôco.....	24,80 m2
Concreto.....	28,050 m2
Cobertura com tellhas planas.....	19,32 m2
Pintura a oleo.....	90,36 m2

Estação de Mariano Procopio

Reconstrucção da estação :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	8,440 m3
Dita de tijolo.....	24,120 m2
Caiadura.....	19,45 m2
Soalho.....	80,00 m2
Rodapés.....	6,40 m2
Pintura a oleo	429,66 m2
Vidros substituidos.....	7

Foram substituidos 14,00 m de canos de chumbo de /. nos encanamentos de agua.

Construiram-se dous commodos de madeira para dormitorio dos empregados.

Reparou-se a plataforma, substituindo-se o soalho na superficie de.....	35,00 m2

Casa do conferente :

Caiadura	m2 163,60
Pintura a oleo	m2 113,40
Vidros substituidos nos caixilhos	8

5ª Secção — 6ª Residencia

Estação de Bemfica

Soldas feitas nos encanamentos de agua	6

Estação de Chapéo d'Uvas

Cimentação no armazem	m2 69,35

Estação de João Gomes

Cobertura com telhas planas	m2 938,40
Emboço e rebôco	m2 109,95
Caiadura	m2 1.186,36
Pintura a oleo	m2 1.326,09
Soalho	m2 15,99
Ladrilhamento	m2 35,20
Rodapés	m2 6,00
Vidros substituidos nos caixilhos	14

Foram substituidos m 65,00 de calhas e m 35,00 de conductores no telhado e m 47,40 de manilhas de barro de 0,10 no esgoto da reservada.

No armazem :

Soalho	m2 11,20
Vidros substituidos nos caixilhos	15

Para dormitorio do pessoal da Locomoção construiu-se um commodo com tapamento de madeira na estação.

Foi reparado o cimento do girador em	m2 11,00

Estação da Mantiqueira

Caiadura.....	528,80 m2
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	3

Estação de João Ayres

Vidros substituidos nos caixilhos.....	5

7ª Residencia

Estação do Sitio

Telhado reparado.....	288,00 m2
Pintura a oleo.....	308,48 m2

Foram substituidos 50,00 m de canos de chumbo de 1" no encanamento de agua

Foi reparado o telhado do abrigo de carros em...	200,00 m2
Cimentação na plataforma da estação.....	24,00 m2

Casa de residencia do agente

Caiadura.....	48,00 m2

Estação do Registro

No kilometro 368 × 240, no logar denominado — Registro — construiu-se um estribo e assentou-se um posto telegraphico para servir á enfermaria militar.

Alvenaria de tijolo.....	200 m3
Soalho.....	9,75 m2
Pintura a oleo.....	258,50 m2
Cobertura com folhas de zinco rugado.....	48,00 m2

Junto a este posto telegraphico construiu-se um compartimento com tapamento de madeira e cobertura de zinco rugado na superficie de 17,00 m2 para dormitorio do encarregado.

Estação de Barbacena

Caiadura	635,70 m2
Pintura a oleo	858,55 m2
Dita a verniz coaltar	13,50 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	20

Foram substituidos 230,00 m de canos de chumbo de 1" no encanamento de agua.

Collocaram-se nas chaves dois signaes de distancia.

Foi reparada a casa para pernoite do pessoal dos trens.

Construiram-se dois compartimentos com tapamento de madeira.

Caiadura	286,00 m2

Continuou a construcção da casa para residencia do agente, no pateo da estação.

Alvenaria de pedra com argamassa	6,147 m3
Dita de tijolo	151,913 3m
Emboço e rebôco	1.189,30 m2
Caiadura	630,60 m2
Pintura a oleo	683,88 m2
Soalho	97,57 m2
Forro	261,02
Cimentação	39,52 m2
Cobertura com telhas planas	202,70 m2

Foram assentes para encanamento de agua 60,00 m de canos de chumbo de 2" e 84,00 m de 1" e para esgoto da reservada de 60,00 m de manilhas de barro de 0,10 m.

Estação Alfredo de Vasconcellos

Vidros substituidos nos caixilhos	68
Pintura a oleo	7,20 m2

Foram collocados dois signaes nas chaves.

No armazem, para dormitorio do agente, construiu-se um compartimento de taboas.

Construiu-se um pequeno commodo com paredão de páo a pique para servir de cozinha.

Emboço e rebôco	64,00 m2
Caiadura	64,00 m2
Cimentação	5,72 m2

Estação de Carandahy

Caiadura	565,00 m2

Estação de Taipas

Pintura a oleo	184,00 m2

Estação da Pedra do Sino

Deu-se começo á construcção do augmento desta estação.

Alvenaria de pedra secca	42,690 m3
Dita de tijolo	39,200 m3
Emboço e rebôco	54,00 m2
Caiadura	54,00 m2
Concreto	4,250 m3
Pintura a oleo	115,00 m2
Soalho	36,40 m2
Forro	36,40 m2
Cobertura com telhas planas	71,50 m2

Assentamento de 21,00 m de calhas de cobre no telhado.

Foi assente uma guarita para servir de reservada e para esgoto 25,00 m de manilhas de barro de 0,10 m.

Na casa do encarregado assentaram-se 30,00 m de manilhas de barro de 0,10 m para esgoto da reservada.

Construiu-se em frente da estação uma plataforma medindo 15,00 m de extensão.

Alvenaria de pedra com argamassa	3,990 m3
Dita de tijolo no capeamento	4,800 m3
Rejuntamento a cimento	46,00 m2

8ª Residencia

Estação de Christiano Ottoni

Caiadura	53,40 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	10

Estação de Lafayette

Deu-se principio ao augmento da estação.

Alvenaria de tijolo	51,032 m3
Dita de pedra com argamassa	90,208 m3
Concreto	1,050 m3
Emboço e rebôco	373,40 m2
Pintura a oleo	1.482,63 m2
Forro	81,70 m2
Soalho	24,90 m2

Substituição de 20,00 m de canos de chumbo de 3/4" nos encanamentos de agua.

Construiu-se um commodo para o telegraphista.

Emboço e rebôco	50,60 m2
Soalho	37,31 m2
Forro	37,31 m2
Tapamento de madeira	83,52 m2
Pintura a oleo	257,44 m2

Continuou a construcção do deposito de machinas e de um escriptorio.

Alvenaria de pedra com argamassa	3,300 m3
Dita de pedra secca	239,300 m3
Dita de tijolo	42,124 m3

Emboço e rebôco	$18,92^{m2}$
Caiadura	$128,00^{m2}$
Cimentação	$10,78^{m2}$
Soalho	$48,15^{m2}$
Forro	$42,56^{m2}$
Tapamento de madeira	$383,78^{m2}$
Pintura a oleo	$489,11^{m2}$
Cobertura com telhas planas	$64,40^{m2}$

Construiu-se uma valla para lavagem das machinas, medindo $28,70^{m}$, empregando-se :

Alvenaria de tijolo	$19,800^{m3}$
Rejuntamento	$176,00^{m2}$

Estação de Miguel Burnier

Caiadura	$111,50^{m2}$
Pintura a oleo	$126,48^{m2}$

Substituiram-se $3,40^{m}$ de canos de chumbo de 3/4" no encanamento de agua.

Soldas nos encanamentos de agua	3

Na casa de residencia do agente fez-se o seguinte :

Alvenaria de pedra com argamassa	$0,906^{m3}$
Caiadura	$353,70^{m}$
Pintura a oleo	$131,36^{m2}$
Vidros substituidos nos caixilhos	25

Foram substituidos no encanamento de agua 17,00 de canos de chumbo de 3/4".

Na casa em que reside o conferente e telegraphista :

Caiadura	$476,64^{m2}$
Soldas feitas nas calhas do telhado	3

6ª Secção— 9ª Residencia

Estação de Itabira

Telhados reparados.....	m2 25,00
Vidros substituidos nos caixilhos.....	2

Casa de residencia do agente :

Caiadura.....	m2 216,20
Pintura a oleo.....	m2 9,20
Vidro substituido no caixilho.....	1

Estação de Esperança

Vidros substituidos nos caixilhos.....	6

Estação de Honorio Bicalho

Na casa de residencia do agente :

Vidros substituidos nos caixilhos.....	19

Estação de Raposos

Na casa de residencia do agente :

Vidros substituidos nos caixilhos.....	4

Estação de Sabará

Emboço e rebôco.....	m2 4,69
Caiadura.....	m2 91,04
Pintura a oleo.....	m2 13,95

Casa de residencia do agente :

Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	2

Estação do Rio das Velhas

Continuou a construcção da casa para o conferente e telegraphista.

Pintura a oleo.....	332,28 m2

Estação de Vespasiano

Na casa de residencia do agente :

Pintura a oleo.....	423,19 m2
Vidros substituidos nos caixilhos.....	9

Ramal da Gamboa

Estação Maritima

Telhado reparado.....	546,00 m2
Soalho reparado.....	8,60 m2
Pintura a oleo.....	104,68 m2
Soldas feitas nas calhas do telhado.....	50

Foram assentes 10,00 m de canos de chumbo de 1", 72,00 m de 3/4 e 45,00 m de 1/2" para encanamento de agua da reservada.

Armazem P 3, trabalhos executados :

Tapamento de madeira.....	19,43 m2
Soalho.....	17,81 m2
Pintura a oleo.....	391,81 m2

Armazem P 4, trabalhos executados :

Fez-se a mudança da agencia para este armazem.

Soalho	13,96 m2
Forro	805,00 m2
Tapamento de madeira.....	103,85 m2
Pintura a oleo.....	1.732,94 m2

Armazem P 5, trabalhos executados :

Tapamento de madeira.....	m2 39,56
Soalho.....	m2 9,00
Foi reparado o calçamento a parallelipipedos do pateo da estação na superficie de.....	m2 561,20

Casa de residencia do agente

Emboço e rebôco.....	m2 09,90
Pintura a oleo.....	m2 58,52
Ladrilhamento.....	m2 2,52
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	2

Na casa de residencia do encarregado da carga e descarga:

Alvenaria de tijolo	m3 0,231
Emboço e rebôco.....	m2 6,25
Telhado reparado.....	m2 1,00
Pintura a oleo.....	m2 866,63
Vidros substituidos nos caixilhos.....	40
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	18

Foram substituidos no encanamento de agua 10m,00 de cano de chumbo de 3/4".

Almoxarifado

Construiu-se um compartimento dividido por tapamento de madeira para reservada.

Collocou-se forro nos compartimentos do almoxarifado, na superficie de.....	m2 805,00
No armazem de inflammaveis reparou-se o soalho em.....	m2 36,40

Ramal de Santa Cruz

Estação de Realengo

Foram substituidos 10m,00 de canos de chumbo de 1" e 17m,00 de 1/2" nos encanamentos de agua.

Foi augmentada a casa em que reside o agente.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	2,666 m3
Dita de tijolo.....	4,069 m3
Emboço e rebôco.....	95,30 m2
Concreto.....	1,512 m3
Cimentação.....	32,31 m2
Pintura a oleo.....	299,93 m2
Cobertura com telhas planas.....	43,85 m2

Assentou-se 6m,00 de canos de chumbo de 2" e 2m,00 de 1/2" para agua.

Continuou a construcção da casa para residencia do conferente e telegraphista.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	13,244 m3
Dita de tijolo.....	47,181 m3
Emboço e rebôco.....	487,93 m2
Caiadura.....	60,53 m2
Cimentação.....	20,00 m2
Rejuntamento a cimento.....	40,30 m2
Soalho.....	62,48 m2
Forro.....	103,85 m2
Pintura a oleo.....	387,49 m2
Cobertura com telhas planas.....	281,78 m2

Assentamento de 7m,00 de canos de chumbo de 1/2" para agua.

Estação do Santissimo

Pintura a oleo.....	395,71 m2

Deu-se principio á construcção da casa para residencia do agente.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	24,489 m3

Estação de Campo Grande

Caiadura	304,81 m2
Pintura a oleo	870,89 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	28
Soldas feitas nos encanamentos de agua	10

Foram substituidos 74,50 m de manilhas de barro de 0,15 m no esgoto da reservada.

Casa de residencia do agente:

Alvenaria de pedra com argamassa	3,535 m3
Emboço e rebôco	47,07 m2
Pintura a oleo	394,36 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	26
Soldas feitas no encanamento de agua	5

Construiu-se um commodo coberto com folhas de zinco na superficie de 10,52 m2 para reservada, assentando-se 7,00 m de canos de chumbo de 1" para abastecimento de agua.

Estação de Santa Cruz

Continuou a reparação do edificio.

Emboço e rebôco	48,00 m2
Caiadura	135,26 m2
Cimentação	111,80 m2
Rejuntanento a cimento	51,81 m2
Pintura a oleo	600,62 m2
Soldas feitas no encanamento de agua	1

Assentamento de 2,000 m de canos de chumbo de 1" e 6,00 m de 1/2" para agua na reservada.

Estação do Matadouro

No abrigo de carros:

Telhado reparado	4,40 m2

Substituiram-se 15,00 m de conductores de cobre no telhado.

Soldas feitas nas calhas	12

Ramal de Macacos

Estação da Bifurcação

Foram collocados dois signaes avançados nas chaves.

Estação de Macacos

Forro	13,25 m2
Pintura a oleo	22,49 m2
Soldas nos encanamentos de agua	2

Foram substituidas seis columnas de madeira por outras de ferro.

Ramal de S. Paulo — 1ª Residencia

Estação de Pinheiro

Caiadura	350,00 m2
Pintura a oleo	301,58 m2
Forro	4,10 m2
Soalho	8,00 m2
Soldas feitas nos encanamentos de agua	5

Na casa do agente foram substituidos 14,00 m de canos de chumbo de 1" no encanamento da reservada.

Casa do conferente e telegraphista:

Telhado	120,00 m2
Caiadura	374,40 m2
Pintura a oleo	396,00 m2
Dita a verniz coaltar	69,30 m2

Parada do kilometro 138+160m

Concluiu-se a construcção da casa para residencia do agente.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	m3 1,754
Dita de tijolo.....	m3 1,450
Emboço e rebôco.....	m2 716,61
Caiadura.....	m2 300,86
Pintura a oleo.....	m2 780,95
Dita a verniz coaltar.....	m2 10,47
Rejuntamento.....	m2 32,10
Cimentação.....	m2 32,10
Ladrilhamento.....	m2 5,18
Forro.....	m2 5,41

Assentamento de 60m,00 de manilhas de 0m,10 para esgoto da reservada.

Estação da Barra Mansa

Telhado reparado.....	m2 2,30
Caiadura.....	m2 817,21
Pintura a oleo.....	m2 1.617,36
Dita a verniz coaltar.....	m2 42,14
Cimentação na estação e plataforma.....	m2 96,40
Soalho.....	m2 17,28
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	15

Na casa de residencia do agente:

Emboço e rebôco.....	m2 38,64

Estação da Saudade

Telhado reparado.....	m2 1,20

Estação de Pombal

Na casa de residencia do agente:

Caiadura	m2 11,58
Pintura a oleo	m2 66,44
Soldas feitas nos encanamentos de agua	3

Estação da Divisa

Caiadura	m2 355,50
Telhado reparado	m2 6,00

2ª Residencia

Estação de Resende

Telhado reparado	m2 16,83
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 1,200
Emboço e rebôco	m2 33,17
Caiadura	m2 961,50
Pintura a oleo	m2 1.098,34
Cimentação	m2 10,00
Vidros substituidos nos caixilhos	52

Estação de Campo Bello

Telhado reparado	m2 17,75
Emboço e rebôco	m2 30,00
Caiadura	m2 384,20

Estes trabalhos foram feitos na casa do agente.

Estação de Itatiaya

Emboço e rebôco	m2 10,00
Caiadura	m2 447,55
Pintura a oleo	m2 408,96

Estação Engenheiro Passos

Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	10

Estação de Queluz

Telhado reparado.....	m2 228,00
Vidros substituidos nos caixilhos.....	8
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	10

Estação de Lavrinhas

Telhado reparado.....	m2 823,00
Vidros substituidos nos caixilhos.....	10
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	25

Na casa de residencia do agente e conferente:

Vidros substituidos nos caixilhos.....	9
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	8

Estação do Cruzeiro

Telhado reparado.....	m2 586,40
Soldas feitas nas calhas do telhado.....	81
Ditas idem nos encanamentos de agua.....	12

Foi feita a cimentação da plataforma em volta da estação e construida a cobertura.

Concreto.....	m3 25,080
Cimentação.....	m2 351,20
Cobertura com folhas de zinco rugado.....	m2 474,70

Construiu-se sobre a plataforma um barracão para servir de armazem, medindo 18,80 m com pés direitos de trilhos.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	m3 0,620
Tapamento de madeira.....	m2 281,43
Caiadura.....	m2 1.061,50
Pintura a oleo.....	m2 964,43
Cobertura com folhas de zinco rugado.....	m2 430,00

Estação da Cachoeira

Telhado reparado	625,00 m2
Caiadura	72,00 m2
Soalho	2,56 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	24
Soldas no encanamento de agua	22

3ª Residencia

Estação das Cannas

Caiadura	272,00 m2

Fizeram-se no armazem para commodo do pessoal dois compartimentos com divisões de madeira.

Estação de Lorena

Alvenaria de tijolos	10,500 m3
Emboço	35,00 m2
Rebôco	170,35 m2
Caiadura	413,00 m2
Soalho	12,00 m2
Rodapé	30,00 m

Estação de Guaratinguetá

Pintura a oleo	496,04 m2

Foram substituidos 10,00 de conductores de zinco no telhado.

Assentaram-se 26,00 de manilhas de barro de 0,10 para encanamento de esgoto da reservada

Concluiu-se a construcção da reservada no pateo da estação.

Alvenaria de tijolo	5,760 m3
Emboço e rebôco	24,51 m2
Cimentação	11,93 m2
Rejuntamento	1,70 m2
Cobertura com telhas planas	11,84 m2

Reconstruiu-se a coberta da plataforma.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	9,125 m3
Calçamento com parallelipipedos.....	15,00 m2
Cobertura com telhas planas.....	84,00 m
Pintura a oleo.....	30,00 m2

Casa de residencia do agente:

Alvenaria de tijolos.....	6,037 m3
Cantaria.....	0,135 m3

Estação da Apparecida

Foram assentes 420,00 m de canos de chumbo de 0,03 m e 80,00 m de 0,018 m para abastecer de agua a estação.

Na casa de residencia do agente construiu-se um puxado para servir de reservada.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	2,240 m3
Cobertura de folha de zinco rugado.....	12,00 m2

Estação da Roseira

Assentou-se para abastecimento de agua da estação 40,00 m de canos de chumbo de 0,018 m e 0,03 m.

Deu-se principio á construcção da casa para residencia do agente.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	39,380 m3
Dita de tijolos.....	33,600 m 3

Estação de Barranco Alto (antigo posto kilometro 314)

Casa de residencia do agente:

Deu-se principio á construcção, executando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	31,360 m3
Dita de tijolos.....	13,650 m3

Estação de Pindamonhangaba

Pintura a oleo	150,00 m2

No armazem construiu-se um compartimento de madeira para escriptorio do fiel.

Concluiu-se a construcção da coberta da plataforma.

Pintura a oleo	60,00 m2
Cobertura com telhas planas	120,00 m2

Continuou a construcção da casa para residencia do agente.

Alvenaria de tijolo	4,248 m3
Emboço e rebôco	78,84 m2
Ladrilhamento	14,93 m2
Cimentação	24,00 m2

Foram assentes 50,00 m de canos de chumbo de 0,018 m e 126,00 m de canos de ferro de 0,03 para agua.

Estação de Caçapava

Emboço e rebôco	25,00 m2
Vidros substituidos	10

Continuou a construcção da casa de residencia do agente.

Alvenaria de pedra com argamassa	2,765 m3
Dita de tijolo	13,058 m3
Rejuntamento a cimento	31,60 m2
Forro	14,38 m2
Coberturas com telhas planas	120,00 m2

Foram assentes 231,00 m de manilhas de barro de 0,10 m para esgoto.

Posto telegraphico Eugenio de Mello (kilometro 374)

Foi augmentada a casa de residencia do agente.

Alvenaria de tijolo	0,063 m3
Soalho	36,00 m2
Forro	36,00 m2
Tapamento de madeira	90,00 m2
Pintura a oleo	224,00 m2
Cobertura com folhas de zinco rugado	70,00 m2

4ª Residencia

Estação de S. José

Casa de residencia do agente :

Vidros substituidos nos caixilhos..... 11

Posto telegraphico do Limoeiro

Pintura a oleo..... 223,76 m2

Estação de Jacarehy

Foi reparado o deposito de madeira que é de folhas de zinco rugado na superficie de 175,88 m2.

Posto telegraphico do Bom Jesus

Pintura a oleo..... 111,88 m2

Estação de Guararema

Soldas nas calhas do telhado..... 8

Continuou a construcção para a casa de residencia do agente.

Alvenaria de tijolo.....	108,231 m3
Emboço e rebôco.....	459,00 m2
Caiadura.....	751,69 m2
Pintura a oleo.....	586,37 m2
Forro.....	67,78 m2
Cimentação.....	27,68 m2

Foram assentes 44,60 m de manilhas de barro de 0,10 m para o esgoto da reservada.

Estação de Sabaúma

Pintura a oleo..... 326,82 m2

Estação de Mogy

Casa de residencia do agente :

Pintura a oleo.....	188,85 m2

Assentamento de 81.00 m de manilhas de barro de 0,16 m para esgoto da reservada.

Estação de Guayó

Casa de residencia do agente:

ontinuou a construcção.

Emboço e rebôco.....	493,77 m2
Caiadura.....	446,77 m2
Forro.....	39,75 m2
Soalho.....	39,75 m2
Cobertura com telhas planas.....	121,00 m2

Assentamento de 120,00 m de manilhas de 0,10 m para esgoto.

Estação de Poá

Continuou a construcção da casa para residencia do agente.

Forro.....	13,06 m²
Pintura a oleo.....	154,09 m²

Estação do Lageado

Deu-se principio á construcção da casa para residencia do agente.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	26,000 m³
Dita de tijolo.....	80,500 m³
Caiadura.....	185,50 m²
Pintura a oleo.....	427,32 m²

Estação do Norte

Telhado reparado	m² 40,00
Soalho	m² 10,80
Caiadura	m² 93,60
Pintura a oleo	m² 223,21
Ladrilhamento	m² 91,00

Foi reparado o armazem.

Alvenaria de tijolo	m³ 0,500
Soalho	m² 48,00
No embarcadouro de gado construiu-se uma cerca de trilhos fechando uma área de	m² 1.053,00
Pintura a verniz coaltar	m² 3.192,00

Ramal do Porto Novo

Estação de Santa Fé

Foi reparado o soalho em	m² 19,43

Estação do Chiador

Foi reparado o soalho do armazem em	m² 19,74
Soldas feitas nas calhas do telhado	6

Deu-se principio á reconstrucção do armazem nos fundos da estação.

Alvenaria de pedra com argamassa	m³ 26,080

Estação de Anta

Telhado reparado	m² 15,12

Casa de residencia do agente.

Caiadura	m² 292,38
Pintura a oleo	m² 161,20

Construiu-se uma reservada para esta casa:

Alvenaria de pedra com argamassa	$10,750^{m^3}$
Dita de tijolo	$2,978^{m^3}$
Emboço e rebôco	$20,09^{m^2}$
Caiadura	$20,09^{m^2}$
Pintura a oleo	$286,48^{m^2}$
Rejuntamento	$11,82^{m^2}$
Cimentação	$7,80^{m^2}$
Cobertura com telhas planas	$20,26^{m^2}$

Assentamento de $23,50^{m}$ de manilhas de barro de $0,10^{m}$ para esgoto.

Estação de Sapucaia

Soldas feitas nos encanamentos de agua	18

Casa de residencia do agente :

Telhado reparado	$8,00^{m^2}$
Emboço e rebôco	$89,34^{m^2}$
Caiadura	$502,45^{m^2}$
Pintura a oleo	$874,48^{m^2}$
Soldas feitas nos encanamentos de agua	10

Continuou a reconstrução da cozinha que ameaça cahir.

Emboço e rebôco	$199,00^{m^2}$
Caiadura	$199,00^{m^2}$
Pintura a oleo	$69,86^{m^2}$
Concreto	$1,118^{m^3}$
Cimentação	$18,65^{m^2}$
Cobertura com telhas planas	$46,80^{m^2}$

Foram assentes $25,00^{m}$ de canos de chumbo de $^3/_4$ " para agua e $94,00^{m}$ de calhas e $3,60^{m}$ de conductores de cobre no telhado.

Na casa de residencia do conferente:

Caiadura	$122,40^{m^2}$

Estação Benjamin Constant

Deu-se principio á reparação desta estação.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$11,511^{m3}$
Dita de tijolo.....	$3,896^{m3}$
Cimentação.....	$35,40^{m2}$
Telhado.....	$69,12^{m2}$
Soalho.....	$5,25^{m2}$
Forro.....	$46,39^{m2}$
Emboço e rebôco.....	$34,24^{m2}$
Caiadura.....	$923,44^{m2}$
Rejuntamento a cimento.....	$30,00^{m2}$
Pintura a oleo.....	$1.175,11^{m2}$
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	17
Collocação de calhas de cobre no telhado.....	$15,00^{m2}$

Construiu-se a coberta da plataforma fronteira á estação com cobertura de folhas de zinco rugado e columnas de trilhos medindo $26,00^{m2}$.

Casa de residencia do agente

Pintura a oleo.....	$447,62^{m2}$

Estação de Conceição

Telhado reparado.....	$140,85^{m2}$

Casa de residencia do agente

Foram substituidos $10,50^{m}$ de canos de chumbo de 3/4" no encanamento de agua e assentes 8 venezianas.

Estação de Porto Novo

Telhado reparado.....	$8,00^{m2}$

Ramal de Ouro Preto

Estação Henrique Hargreaves

Deu-se principio á construcção desta estação.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	54,180 m3
Dita de lajões.....	15,690 m3
Rejuntamento.....	45,50 m2

Estação Rodrigo Silva

Emboço e rebôco.....	96,00 m2
Caiadura.....	117,42 m2
Pintura a oleo.....	516,42 m2

Casa de residencia do agente

Caiadura.....	426,56 m2
Pintura a oleo.....	180,27 m2
Vidros substituidos.....	2

Estação de Tripuhy

Casa de residencia do agente:

Assentamento de 75,00 m de canos de chumbo de 1" para encanamento de agua.

Posto telegraphico do Trino (kilometro 507 + 466 m).

Foi assente um edificio de madeira para servir de parada.

Soalho.....	11,40 m2
Forro.....	9,00 m2
Tapamento de madeira.....	23,32 m2

Deu-se principio á construcção de uma casa para residencia do telegraphista.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	56,134 m3
Dita de tijolo.....	11,200 m3

No kilometro 508 construiu-se uma casa para o telegraphista encarregado do serviço da pedreira.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	m3 1,125
Dita de tijolo.....	m3 6,482
Rebôco.....	m2 236,00
Caiadura	m2 80,14
Cimentação.....	m2 5,04
Soalho.....	m2 16,00
Forro.....	m2 32,54
Cobertura com telhas planas.....	m2 51,85

Estação de Ouro Preto

Telhado reparado.....	m2 169,00
Soalho.....	m2 25,80
Rodapés.....	m2 27,00
Caiadura.....	652,91
Pintura a oleo.....	m2 1.019,50
Dita a verniz coaltar.....	m2 132,00
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	17

Casa de residencia do agente

Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	3

Girador — Por não ser conveniente o logar em que existe o actual girador, vai mudar-se para outro, executando-se o seguinte:

Concreto	m3 12,548
Alvenaria de pedra com argamassa.....	m3 46,370
Cantaria.....	m3 7,150

18° — Edificios diversos

1ª Secção

1ª Residencia

Ficou concluida a construcção da casa para o engenheiro residente em S. Christovão.

Alvenaria de tijolo	0,882 m3
Ladrilhamento	114,72 m2
Cimentação	113,97 m2
Pintura a oleo	614,72 m2
Cobertura com telhas planas	180,97 m2

Foram assentes 24,00 de cano de chumbo de 3/4" para abastecimento de agua.

Construiu-se um gradil de madeira medindo 200m,60:

Ao lado desta casa construiu-se um deposito para materiaes.

Soalho	83,12 m2
Tapamento de madeira	36,20 m2

Fizeram-se as seguintes reparações no escriptorio, nas casas de residencia do armazenista e mestre de linha do 1° e 2° districtos.

Emboço e rebôco	35,72 m2
Caiadura	649,88 m2
Pintura a oleo	1.016,27 m2
Telhado	9,55 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	13
Soldas feitas nos encanamentos de agua	5
Substituiram-se 29,00 m de calhas e 19,00 m de conductores de cobre nos telhados e fizeram-se soldas	3

Foram reparadas as casas dos guardas das passagens de nivel ns. 10, 11, 23 e 26.

Telhado	20,81 m2
Emboço e rebcôo	97,50 m2
Caiadura	674,05 m2

Continuou a reparação da casa da rua D. Joaquina n. 12 para servir de residencia ao armazenista do deposito da Locomoção em S. Diogo.

Alvenaria de pedra com argamassa	6,180 m3
Dita de tijolo	9,646 m3
Emboço e rebôco	561,96 m2
Rebôco a cimento	41,72 m2
Caiadura	231,19 m2
Pintura a oleo	596,00 m2
Soalho	58,72 m2
Forro	21,67 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	115

Foram substituidos 10,00 m de cano de chumbo de 3/4" no encanamento de agua.

Na usina de gaz Pintch encanou-se agua empregando-se 10,00 m de canos de chumbo de 1" 31,00 m de 3/4" e 30,00 m 1/2".

Nas casas em que residem o chefe da linha e o chefe da contabilidade em S. Francisco foram feitas as seguintes reparações:

Alvenaria de tijolo	0,790 m3
Dita de pedra com argamassa	1,190 m3
Cimentação	1,28 m2
Emboço e reboco	1,56 m2
Caiadura	85,58 m2
Ladrilhamento	8,60 m2
Pintura a oleo	1.125,89 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	8
Soldas feitas nos encanamentos de agua	35

Foram substituidos 140,00 m de canos de chumbo de 3/4" e 80,00 m de 1/2" para abastecimento de agua.

2ª Residencia

Na casa de residencia do mestre de linha do 3º districto:

Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	3

2ª Secção

3ª Residencia

Casa do engenheiro residente:

Telhado reparado.....	90,29 m2
Soalho.....	1,00 m2
Vidros substituidos nos caixilhos.....	7
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	4

Casa de residencia do engenheiro ajudante:

Pintura a oleo.....	10,80 m2

Escriptorio da Residencia, em Rodeio:

Soalho substituido.....	60,96 m2
Forro idem.....	37,38 m2
Rodapés substituidos.....	44,00 m
Emboço e rebôco.....	133,20 m2
Caiadura.....	346,60 m2
Pintura a oleo.....	326,73 m2
Tapamento de madeira para um compartimento.	16,25 m2
Telhado reparado.....	29,25 m2

Casa do mestre de linha do 5º districto:

Assentamento de 11,50 m de manilhas de barro de 0,10 m para esgoto da reservada e de 12,00 m de canos de chumbo de 2" e 6,00 m de 1/2" para encanamento de agua.

Na casa do mestre de obras:

Pintura a oleo	m2 64,50

Continuou a construcção do deposito de materiaes, em Rodeio.

Alvenaria de tijolo.....	m3 0,483
Concreto.....	m3 7,500
Emboço e rebôco.....	m2 11,22
Cimentação	m2 70,73
Pintura a oleo.....	m2 769,72
Tapamento de madeira.....	m2 18,30

3ª Secção

4ª Residencia

Continuou a construcção da casa do engenheiro residente e do armazenista, em Desengano:

Alvenaria de tijolo.....	m3 136,900
Emboço e rebôco.....	m2 159,60
Caiadura.....	m2 159.60
Cimentação.....	m2 1,00
Pintura a oleo.....	m 2 1.909'00
Rejuntamento a cimento.....	m2 3,76
Soalho.....	m2 230,31
Forro	m2 212,34
Cobertura com telhas planas.....	m2 312,60
Dita com folhas de zinco rugado.....	m2 18,20

Foram assentes para encanamento de agua m 43,50 de canos de chumbo de 3/4.

Nas casas da 13ª, 14ª e 15ª turmas ordinarias, fez-se:

Telhado reparado.....	m2 54,00
Caiadura	m2 390.00

No kilometro 136 + 374 deu-se principio á construcção de uma casa para a 3ª turma ordinaria.

Alvenaria de pedra com argamassa	29,082 m3
Dita de tijolo	26,027 m3
Emboço e rebôco	47,25 m2
Caiadura	38,50 m2
Rejuntamento a cimento	15,00 m2
Soalho	50,82 m2

4ª Secção

3ª Residencia

Fizeram-se as seguintes reparações :

Casa do engenheiro residente :

Pintura a oleo	14,00 m2
Soldas feitas no encanamento de agua	8

Foram collocados 21,60 m de manilhas de barro de 0,10 para esgoto da reservada.

Nas casas dos mestres de linha do 13° e 15° districtos :

Emboço e rebôco	22,50 m2
Caiadura	691,24 m2
Pintura a oleo	455,70 m2
Vidros substituidos nos caixilhos	18

Nas casas da 8ª e 16ª turmas ordinarias :

Caiadura	287,40 m2
Pintura a oleo	79,60 m2

5ª Secção

6ª Residencia

Na casa do engenheiro residente foram assentes 27,60 m de manilhas de barro de 0,30 para esgoto da reservada.

Soldas feitas nas calhas do telhado	9

Nas casas da 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 6ª, 7ª e 8ª turmas ordinarias:

Caiadura	657,28 m2

Continuou a construcção do escriptorio e deposito da Residencia.

Caiadura	95,56 m2
Pintura a oleo	117,64 m2

Collocação de 30 telhas de vidro no telhado.

Continuou a construcção da casa do mestre de linha do 19º districto, no kilometro 323 + 700m.

Alvenaria de pedra secca	7,140 m3
Dita de tijolo	35,764 m3
Cantaria	0,160 m3
Emboço e rebôco	638,56 m2
Caiadura	410,63 m2
Pintura a oleo	386,41 m2
Cimentação	1,95 m2
Soalho	101,91 m2
Forro	97,61 m2
Rejuntamento a cimento	26,28 m2
Cobertura com telhas planas	154,50 m2

Assentamento de 35,00m de manilhas de barro de 0,10m para esgoto da reservada.

Deu-se principio á construcção de um deposito para machinas em João Gomes.

7ª Residencia

Deu-se principio ao augmento da casa do armazenista, em Barbacena.

Alvenaria de pedra secca	75,360 m3
Dita de tijolo	30,780 m3
Lastrilhamento	18,00 m2
Emboço e rebôco	162,00 m2
Caiadura	162,00 m2
Rejuntamento a cimento	14,40 m2
Cobertura com telhas planas	78,75 m2

Substituição de 35,00m de canos de chumbo de 1/2' no encanamento de agua.

Na casa do engenheiro residente fez-se :

Pintura a oleo..... ..... 212,60 m2

Reparações feitas nas casas dos mestres de linha do 22° e 23° districtos.

Caiadura..... 152,00 m2

Substituição de 36,00 m de canos de chumbo de 3/4 do encanamento de agua.

8ª Residencia

No escriptorio da Residencia :

Pintura a oleo..... 49,96 m2

Vidros substituidos..... 22

6ª Secção

9ª Residencia

Na casa do engenheiro residente fez-se :

Caiadura..... 382,80 m2

Pintura a oleo..... 31,67 m2

Na casa do mestre de linha do 29° districto fez-se :

Caiadura..... 3[illegible]4,68 m2

Pintura a oleo..... 22,65 m2

Ramal de Santa Cruz

Na casa do engenheiro residente :

Pintura a oleo..... 92,26 m2

Foram substituidos no encanamento de agua 4,00 m de canos de chumbo de 1/2 .

Nas casas dos mestres de linha do 1° e 2° districtos :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	m3 3,360
Emboço e rebôco.....	m2 123,45
Soalho.....	m2 42,80
Forro.....	m2 42,80
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	2
Na casa da 1ª turma ordinaria reparou-se o telhado na superficie de.....	m2 5,98
Cobertura com folhas de ferro rugado no deposito da Residencia em.....	m2 206,65

Ramal de Macacos

Na casa da turma:

Alvenaria de pedra com argamassa.....	m3 1,680

Ramal de S. Paulo

1ª Residencia

Casa do engenheiro residente, em Pinheiro:

Telhado reparado.....	m2 120,00
Caiadura.....	m2 260,60
Soalho.....	m2 60,52

Na casa da 8ª turma ordinaria fez-se:

Caiadura.....	m2 135,00

2ª Residencia

Casa do engenheiro residente, em Queluz:

Emboço e rebôco.....	m2 26,40
Vidros substituidos nos caixilhos.....	m2 14
Soldas no encanamento de agua.....	m2 10

No escriptorio e deposito de materiaes da Residencia:

Emboço e rebôco	14,00 m2
Soalho reparado	50,00 m2
Forro idem	50,00 m2

Nas casas de residencias dos mestres de linha do 5° e 7° districtos:

Emboço e rebôco	4,20 m2
Caiadura	848,51 m2
Vidros substituidos	4
Soldas no encanamento de agua	2

Foram feitas as seguintes reparações nas da 1ª, 5ª, 7ª e 8ª turmas ordinarias:

Emboço e rebôco	72,00 m2
Caiadura	162,00 m2
Pintura a oleo	209,40 m2

3ª Residencia

Casa do engenheiro residente, em Guaratinguetá:

Alvenaria de tijolo	6,37 m3
Cantaria	0,135 m3
Pintura a oleo	30,30 m2

Continuou a construcção das casas para os mestres de linha do 9° districto no kilometro 280+865, do 10° districto no kilometro 297+916 e 12° districto no kilometro 363+270.

Alvenaria de pedra com argamassa	174,868 m3
Dita de tijolo	48,652 m3
Ladrilhamento	14,40 m2
Concreto	3,249 m3
Cimentação	373,80 m2
Emboço e rebôco	845,10 m2

Caiadura	72,56 m2
Pintura a oleo	701,89 m2
Soalho	75,00 m2
Forro	121,56 m2
Cobertura com telhas planas	128,50 m2

Continuou a construcção das casas para turmas ordinarias, nos kilometros 267m+230, 296m+393, 356m+384, 361m+587, 366m+27, 371m+650, 350m+670 e 345+439.

Alvenaria de pedra com argamassa	111,576 m3
Dita de tijolo	56,269 m3

4ª Residencia

Concluiu-se a construcção da casa do engenheiro residente, em Mogy.

Alvenaria de pedra com argamassa	14,819 m3
Ladrilhamento	27,85 m2
Cimentação	56,67 m2
Rebôco	715,50 m2
Caiadura	715,50 m2
Pintura a oleo	802,65 m2

Foram assentes para esgoto da reservada 105,00 m de manilhas de barro de 0,15 m e 90,00 m de canos de chumbo de 0,038 m para encanamento de agua.

Concluiram-se tambem as construcções das casas em S. José dos Campos (da extincta 4ª Residencia e que servirá para moradia do engenheiro ajudante) e do armazenista da Residencia, em Mogy.

Rebôco	1.917,00 m2
Caiadura	1.939,11 m2
Cimentação	42,00 m2
Pintura a oleo	1.104,10 m2
Forro	74,64 m2
Tapamento de madeira	550,00 m2

Para esgoto da reservada assentaram-se 20,00 m de manilhas de barro de 0,10 m e 56,80 m de canos de chumbo de 0,025 m para agua.

Ficaram concluidos os edificios para escriptorio da Residencia, officinas e depositos de materiaes e inflammaveis, em Mogy.

Alvenaria de pedra com argamassa	35,228 m³
Dita de tijolo	48,314 m³
Rebôco	2.042,20 m²
Caiadura	2.263,90 m²
Pintura a oleo	802,32 m²
Cimentação	144,00 m²
Forro	45,50 m²
Tapamento de madeira	762,94 m²
Cobertura com folhas de zinco	772,80 m²

Foram assentes para esgoto das reservelas 100,90 de manilhas de 0,15 e 127,50 de canos de chumbo de 0,038 para encanamento de agua.

Ramal de Porto Novo

Casa do engenheiro residente, em Sapucaia:

Reparações e melhoramentos feitos:

Pintura a oleo	159,6 m²
Vidros substituidos nos caixilhos	24

Foi prolongado de 45,60 de canos de ferro galvanisado de 0,065 no encanamento de agua.

Na casa do armazenista foram substituidos 48,50 de canos de chumbo de 3/4 no encanamento de agua e no deposito de materiaes reparado o tapamento na superficie de 159,60.

Pintura a oleo	167,20 m²

Foi reparada a casa do pessoal do trabalho no kilometro 237+948.

Alvenaria de tijolo	1,205 m²
Emboço e rebôco	748,66 m²

Em Porto Novo deu-se começo á construcção da casa para moradia do pessoal da Locomoção.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	m3 15,550
Dita de tijolo.....	m3 13,988
Emboço e rebôco.....	m2 249,88
Pintura a oleo.....	m2 81,06
Forro.....	m2 20,67
Cobertura de telhas planas.....	m2 63,45

Ramal de Ouro Preto

Reparações feitas:

Casa do engenheiro residente, em Rodrigo Silva:

Concertos Vidros substituidos.....	16
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	2

Na casa do armazenista:

Pintura a oleo.....	m2 979,36

Nas casas da 2ª e 3ª turmas ordinarias e do pessoal do lastro fez-se:

Caiadura.....	m2 278,64
Telhado reparado.....	m2 4,80

19,º — Ranchos e telheiros

1ª Secção

1 Residencia

Reparações feitas:

Na cabine da passagem de nivel n. 11 e na cabine A. B. e do Derby:

Telhado.....	m2 1,05
Soalho.....	m2 12,49
Rodapés.....	m2 13,00
Vidros substituidos nos caixilhos.....	33

Substituição de m 40,00 de canos de chumbo de 1/2" e m 8,00 de 1' no encanamento de agua.

Ficaram concluidos os edificios para escriptorio da Residencia, officinas e depositos de materiaes e inflammaveis, em Mogy.

Alvenaria de pedra com argamassa	35,228 m³
Dita de tijolo	48,314 m³
Rebôco	2.042,20 m²
Caiadura	2.263,90 m²
Pintura a oleo	802,32 m²
Cimentação	144,00 m²
Forro	45,50 m²
Tapamento de madeira	762,94 m²
Cobertura com folhas de zinco	772,80 m²

Foram assentes para esgoto das reservadas 100,00 de manilhas de 0,15 e 127,50 de canos de chumbo de 0,038 para encanamento de agua.

Ramal de Porto Novo

Casa do engenheiro residente, em Sapucaia:

Reparações e melhoramentos feitos:

Pintura a oleo	159,16 m²
Vidros substituidos nos caixilhos	24

Foi prolongado de 45,60 de canos de ferro galvanisado de 0,065 o encanamento de agua.

Na casa do armazenista foram substituidos 18,50 de canos de chumbo de 3/4 no encanamento de agua e no deposito de materiaes reparado o tapamento na superficie de 159,60.

Pintura a oleo	167,20 m²

Foi reparada a casa do pessoal do Lastro no kilometro 237+948.

Alvenaria de tijolo	1.205 m²
Emboço e rebôco	748,66 m²

Em Porto Novo deu-se começo á construcção da casa para moradia do pessoal da Locomoção.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	m3 15,550
Dita de tijolo.....	m3 13,988
Emboço e rebôco.....	m2 249,88
Pintura a oleo.....	m2 81,06
Forro.....	m2 20,67
Cobertura de telhas planas.....	m2 63,45

Ramal de Ouro Preto

Reparações feitas:

Casa do engenheiro residente, em Rodrigo Silva:

Vidros substituidos.....	16
Soldas feitas nos encanamentos de agua.....	2

Na casa do armazenista:

Pintura a oleo.....	m2 979,36

Nas casas da 2ª e 5ª turmas ordinarias e do pessoal do lastro fez-se:

Caiadura.....	m2 278,64
Telhado reparado.....	m2 4,80

19,º — Ranchos e telheiros

1ª Secção

1ª Residencia

Reparações feitas:

Na cabine da passagem de nivel n. 11 e na cabine A. B. e do Derby:

Telhado.....	m2 1,05
Soalho.....	m2 12,49
Rodapés.....	m2 13,00
Vidros substituidos nos caixilhos.....	33

Substituição de 40,00m de canos de chumbo de 1/2" e 8,00m de 1' no encanamento de agua.

4ª Secção

8ª Residencia

Nos kilometros 216 + 170 e 223 construiram-se barrações para [illegible] nha e no kilometro 204 + 193 dous ranchos para turmas extraordinar[illegible]

Columnas de trilhos	[illegible]
Tapamento de madeira	7[illegible]
Cobertura com folhas de zinco rugado	2[illegible]

No kilometro 277+750 construiu-se um abrigo para o velocipede a [illegible] zolina.

Alvenaria de tijolo	14,625 m³
Emboço e reboco	2,92 m²
Pintura a oleo	83,44 m²
Cobertura com telhas planas	15.40 m²

5ª Secção

7ª Residencia

No kilometro 430 deu-se começo á construcção de um abrigo para velocipede.

Cobertura com telhas planas	12,60 m²

6ª Secção

9ª Residencia

Construiram-se nos kilometros 584 + 687 e 590 + 500 dous ranchos d[illegible] a pique para o pessoal da linha.

Alvenaria de pedra com argamassa	5,120 m³
Cobertura com folhas de zinco rugado	96,82 m²

No kilometro 524 construiu-se um abrigo para o velocipede a gazolina.

Cobertura com folhas de zinco rugado	9,36 m²

No kil

Ramal de Santa Cruz

Alve.

Dita ago construiu-se um deposito para materias inflammaveis, execu-
tinte :

Pinti aria de pedra com argamassa.....	m3 4,610
Fo de tijolo.....	m3 18,489
C ria.....	m3 0,076
tço e rebôco.....	m2 17,08
cimentação.....	m2 16,49
Rejuntamento a cimento.....	m2 28,89

No kilometro 27 + 272 construiu-se um abrigo para o velocipede a gazolina :

Tapamento de madeira.....	m2 19,60
Pintura a oleo.....	m2 70,00
Cobertura com telhas planas.....	m2 23,20

Ramal de S. Paulo

1ª Residencia

Nos kilometros 138 e 139 foram assentes duas guaritas, uma para o guarda do tunnel e outra para o deposito de inflammaveis.

Cobertura com telhas planas.....	m2 13,38

2ª Residencia

10,00 de
de parte

eu-se principio á construcção de um barracão no kilometro 259 + 153 para
sito de materiaes de linha.

Tapamento de madeira.....	m2 191,30
Cobertura com folhas de zinco rugado.....	m2 617,70

3ª Residencia

No kilometro 298 + 231^{m} deu-se começo á construcção de um abrigo para o locomovel, sendo este assente e um britador.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	12,730 m³
Pintura a oleo na esquadria.....	105,00 m²
Cobertura com folhas de zinco rugado.....	65,00 m²

Assentamento de 90.00 de cano de ferro fundido de 0,03 para agua e de uma bomba.

Construiu-se um abrigo para o estacionamento a gasolina no kilometro 327 zolina, com tapamento de madeira em 15,00 e cobertura de folhas de zinco em 25,00.

Foram construidos nos kilometros 267, 298 + 231 e 301 + 320, barracas para turmas de alvenaria e cavouqueiros.

Pintura a oleo.....	208,80 m²
Cobertura com folhas de zinco rugado.....	49,04 m²

Foram assentes duas guaritas para guardas na estação de Cachoeira, duas na estação de Taubaté, duas na estação de Appareida, duas na estação de Quiriri e duas para o guarda da ponte provisoria do kilometro 386:

Cobertas com telhas planas, na superficie de.....	27,94 m²
Alvenaria de tijolo.....	0,810 m³
Pintura a oleo.....	139,28 m²

4ª Residencia

Foi assente no patio da estação do Norte uma machina para cortar trilhos sobre um estrado de madeira:

Coberta com telhas de zinco rugado na superficie de	12,60 m²

Foram cobertas com telhas planas as guaritas dos guardas das estações de Guayaúna e Penha.

	5,120 m²
Na superficie de.....	96,82 m²
Pintura nas guaritas dos guardas das estações de Itacipede a gazolina.	
S. José e Jacareby, em.....	[illegible] m²

Ramal de Porto Novo

As guaritas dos guardas das estações de Penha Longa, Anta, Sapucaia e Porto Novo e do guarda da ponte de Santo Antonio soffreram as seguintes reparações :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	$0{,}733^{m^3}$
Pintura a oleo.....	$26{,}41^{m^2}$
Telhado.....	$32{,}55^{m^2}$

20º — Caixas e encanamentos de agua

3ª Secção

4ª Residencia

No encanamento que abastece a caixa d'agua da estação de Avellar, fizeram-se seis soldas.

No deposito de agua da estação de Entre Rios, fez-se:

Emboço e rebôco.....	$71{,}20^{m^2}$

Para augmentar a quantidade de agua dessa caixa assentou-se um encanamento e ferro medindo $164{,}00^{m}$ de $0{,}20^{m}$ de diametro.

No kilometro 197+660 assentaram-se columnas hydraulicas para abastecimento das machinas e $150{,}00^{m}$ de canos de ferro de $0{,}15^{m}$.

1ª Secção

3ª Residencia

Para abastecimento da caixa d'agua da estação de Parahybuna assentaram-se $10{,}00^{m}$ de canos de ferro galvanisado de $0{,}075^{m}$ e construiu-se um reservatorio, de onde parte esse encanamento medindo $3{,}00^{m} \times 2{,}00^{m}$.

Deu-se principio á cons.....	$11{,}000^{m^3}$
Deposito de materiaes de linh.....	$12{,}00^{m^3}$

Tapamento do encanamento da estação de Mathias Barbosa, empre-
Coberto ferro galvanisado de $0{,}10^{m}$.

Proseguiu-se com a construcção das casas para turmas nos kilometros 655+849^{m}, 646+78^{m}, 635+974^{m}, 641+633^{m} e 644+78^{m}, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	116,101^{m3}
Dita de tijolo.....	117,772^{m3}

Na casa do agente da estação Pedro Leopoldo foram assentes 9,00^{m} de canos de chumbo de 3/4" para abastecimento de agua.

Estado de Minas Geraes

Continuaram os serviços para o estabelecimento da nova capital do Estado de Minas, em Bello Horisonte, de conformidade com o contracto de 31 de agosto de 1891.

Linha assente para desvios.....	204,00^{m}

Assentamento de um posto telegraphico para servir de estação.

Construiu-se um armazem, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	139,015^{m3}
Dita de tijolo.....	6,720^{m3}
Tapamento de madeira.....	92,75^{m2}
Soalho.....	91,70^{m2}

Para a Alfandega de Juiz de Fóra construiu-se um desvio, medindo 36,60^{m}.

Para a Companhia Oeste de Minas, em Barra Mansa, construiu-se um desvio e uma valla com 193,00^{m} de comprimento, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.....	140,460^{m3}
Rejuntamento.....	1,25^{m2}
Capeamento com lajões.....	36,120^{m3}

Companhia Viação Ferrea Sapucahy, segundo o contracto celebrado em 8 de agosto de 1895.

Deu-se principio á construcção de um viaducto no kilometro 104 + 541^{m}.

Alvenaria de pedra com argamassa.....	144,800^{m3}
Cantaria	117,506^{m3}
Enchimento com alvenaria de pedra e argamassa	139,722^{m3}

Companhia Aurifera de Minas Geraes

De conformidade com o contracto feito com esta Estrada em 6 de agosto do corrente anno, construiu-se um desvio no kilometro 562 + 645^{m} para J. Gerspacher & C.

De conformidade com o contracto que celebraram com esta Estrada em 29 de dezembro de 1894 proseguiram os trabalhos por conta dos mesmos no kilometro 501 + 171^{m} no assentamento do desvio na extensão de 140,00^{m}, construcção de uma plataforma e de uma casa para o guarda-chave, empregando-se:

Alvenaria de pedra secca	17,600 m3
Dita com argamassa	32,772 m3
Dita de tijolo	12,726 m3
Forro	22,36 m2
Emboço e rebôco	83,00 m2
Caiadura	73,34 m2
Pintura a oleo	40,40 m2
Cobertura com telhas planas	31,49 m2

Antonio Proost Rodovalho

Construiu-se um desvio na estação do Lageado, conforme o contracto que o mesmo senhor celebrou com esta Estrada em 15 de agosto do corrente anno.

Assentamento de 103,00^{m} de desvio e construcção de um boeiro com 28,50^{m} de comprimento, empregando-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	46,312 m2
Rejuntamento	75,54 m2

No botequim da estação de Lafayette, arrendado por João Moura, construiu-se um commodo para servir de cozinha.

Alvenaria de pedra com argamassa	5,244 m3
Dita de tijolo	1,644 m3
Tapamento de madeira	52,80 m2
Cobertura com folhas de zinco rugado	24,00 m2
Soalho	30,00 m2
Pintura a oleo	78,40 m2

Camara Municipal de Rezende

A' requisição da mesma Camara foi aberta uma passagem de nivel no pateo da estação de Rezende, collocando-se duas cancellas.

Ministerio da Guerra

Concluiu-se a construcção da linha na fortaleza de S. João.

22° — Occurrencias

1ª Secção

A 3 de janeiro, quando na Estação Central a machina n. 32 que conduzia carros vazios, passava da linha n. 4 para a de n. 6, descarrilaram as duas rodas da frente dessa machina, na chave n. 40, por ter galgado de ponta a respectiva agulha e assim descarrilada percorreu 48m,00, indo bater no muro da rua do Senador Pompeu, occasionando desmoronal-o numa extensão de 10m,00.

A 7 do mesmo mez, na occasião em que entrava na chave do girador da estação Maritima no tunnel n. 1, descarrilaram duas rodas do truck da machina n. 60, sendo devido esse accidente a descuido do respectivo guarda, que virou o movimento das agulhas logo depois da passagem de alguns carros, antes, porém, de haver passado a referida machina. Não houve atraso para os trens nem avarias.

A 11 do mesmo mez, descarrilou na chave n. 38 de communicação da linha 2 com a de n. 4, a machina n. 200. Esse accidente deu-se por não achar-se devidamente travado com o ferrolho o apparelho da chave, pela respectiva alavanca, do que resultou vibração das agulhas e consequente desvio das rodas para direcção diversa da que deviam seguir, motivando assim o descarrilamento. Houve apenas interrupção nessa linha, que motivou a entrada de dous trens dos suburbios pela linha n. 4.

A 14 do mesmo mez, quando seguia pela linha n. 4 uma machina conduzindo carros da estação Central para S. Diogo, descarrilaram na chave n. 39 os de ns. 483 V e 906 da serie Q, devido a defeito nos frisos das rodas dos referidos carros, resultando sómente ficarem curvados dous trilhos e a linha fóra da bitola.

A 17 do mesmo mez, quando na estação de Engenho de Dentro recuava o trem C2 para o novo desvio junto da linha n. 2, afim de dar passagem ao M 64, não conseguindo, porém, afastar-se sufficientemente do respectivo cruzamento, foi o cylindro direito da machina n. 181 daquelle trem abalroado pelo cylindro esquerdo da de n. 144 que conduzia o MP 4, resultando do choque não sómente o descarrilamento da machina n. 181, como tambem consideraveis avarias em ambos os cylindros e da linha quebrar-se um trilho de aço. Esse accidente foi devido á inobservancia dos signaes arvorados na estação da Piedade e grande velocidade com que conduzia o trem MP 4 o respectivo machinista.

A 13 de fevereiro, ás 4 horas e 30 minutos da manhã, quando o trem SU 4 entrava nas chaves da estação Central, descarrilou a machina Brooks n. 207 e carros ns. 727 e 742 Q e os de ns. 58 e 60 da serie B, desse trem ; o accidente foi motivado por ter-se partido na occasião da entrada da referida machina uma tala de juncção de trilho, do lado direito que, motivando o desencontro dos trilhos, produziu quéda da roda motriz em terra, do lado interior da linha, e assim, forçando o trilho, não só arrancou de sua competente pregação, como tambem alargou a bitola da linha, do que resultou o descarrilamento. A linha soffreu consideraveis avarias e sómente ás 3 horas da tarde ficou restabelecida, tendo sido feito o movimento dos trens, entre Central e S. Diogo, pelas linhas 2 e 4.

A 17 do mesmo mez, quando ás 11 horas da manhã manobrava na estação de Cascadura, descarrilou na chave do desvio morto o tender da machina n. 143, que fazia o trem C 11, motivado por acharem-se cavados os aros das rodas motrizes dessa machina, de modo que formando segundos rebordos pelo lado exterior e um dos quaes, intercalando-se entre os trilhos e a agulha abriu a linha, produzindo a quéda das rodas do tender dessa machina e assim tambem as do carro 924 Q, que seguia carregado com telhas. Não houve avaria, e a linha foi repregada na distancia de 15^{m},00.

A 18 do mesmo mez, por occasião de manobras na estação de Sapopemba, descarrilou, ao recuar para a linha da estação, o carro 967 Q, sahindo todas as quatro rodas e ficando um dos seus para-choques engastalhado com outro do carro immediato da serie H ; esse accidente foi devido a descuido do respectivo guarda ; apenas partiu-se um parafuso do braço da referida chave.

A 20 do mesmo mez, quando a 1 hora e 25 minutos manobrava na chave inferior de communicação, entre as linhas n. 1 para a de n. 2 da estação de Sapopemba,

descarrilaram todas as rodas da machina 143 e as de um truck do seu tender, devido á incuria do respectivo guarda-chaves, que movendo tarde as agulhas, fez encaminhar uma parte das rodas por uma linha e outra parte por outra, produzindo assim o consequente descarrilamento. A machina 143 soffreu pequenas avarias e a linha teve um trilho torto, sendo preciso repoital-o.

A 26 do mesmo mez, quando ás 11 horas da noite resolvia-se ao depo[illegible] S. Diogo a machina 162, vinda da estação Central, ao approximar-se da d[illegible] Brook, que alli estava parada, sendo esta posta em movimento foi abalroa[illegible] n. 162, que retrocedia. O fogista automobolor de n. 162, vendo approximar-se a de n. 200, tirava a marcha e tratava de fugir, mas, sendo alcançado e sacudido pelo choque, atirou-se fóra, deixando aberto o regulador e a machina em direcção Central, seguiu a machina abandonada com grande velocidade, até que f[illegible] minhada pelo empregado da cabine A., para a linha de mercadorias e ali [illegible] no carro n. 523 carregado de mercadorias, precipitou-se desmontou-se [illegible] duas introduzindo-se no carro e tender da machina e demolindo o para-choque [illegible] quebraram e foram impulsionados pela machina de encontro á divisão de u[illegible] fundos da sala dos telegraphos, que ficou em parte demolida e [illegible] soalho e atravessando até a parede de fundos da frente, occasionando consideraveis avarias no edificio e tambem a morte de um telegraphista e ferimentos graves em tres outros que alli trabalhavam e inutilisando grande numero de apparelhos, mesas e utensilios.

A 7 de maio, a 1 hora e 45 minutos da tarde em Cascadura, quando a machina n. 83 foi ao desvio movel tomar carros, em sua volta, ao passar pela chave, foi esta movida pelo respectivo guarda antes de haver passado completamente a machina, do que resultou descarrilarem duas rodas do truck, sendo devido esse accidente a descuido do respectivo guarda-chave. Não houve avarias.

A 9 do mesmo mez, ás 3 horas da manhã, ao sahir da estação Central o trem M 1, quando passava pela chave de communicação da linha n. 2 para a de n. 1, descarrilou um truck de rodas do respectivo tender e bem assim os carros ns. 38, 330 V e 80 desse trem, motivando não só ficar impedidas as linhas 1, 2 e 4, como tambem pequenas avarias no material rodante e entortarem-se tres trilhos além de outras avarias na linha. As linhas ficaram desimpedidas ás 7 horas e 40 minutos da manhã.

A 10 do mesmo mez, devido ás chuvas torrenciaes, houve pequenos escorregamentos de terras no trecho de linha entre Piedade e Cupertino e entre Madureira e Sapopemba, kilometros 19 e 20, abateram os dormentes e o lastro de terra.

A 16 do mesmo mez, ás 2 horas e 20 minutos da tarde, no deposito de Cascadura, entrando para a linha da Carvoeira a locomotiva Brooks n. 208, não carrilhada em tempo, foi até o fim da linha e perdendo os trilhos enterraram os cylindros as seis rodas do tender e quatro motrizes, tocando levemente o costado do tender na parede do edificio. Foi terminado o encarrilamento ás 11 horas da noite. Houve apenas pequenas avarias no tender da machina.

No mesmo dia, ás 6 horas da tarde, no kilometro 18, fracturou-se o eixo do eixo da machina n. 171 do trem S 4 e ficando as ditas rodas atravessadas e carros entre as outras do tender, impediu a continuação da viagem. A linha motivado a medida ás 12 horas e 45 minutos da noite. Não houve avarias.

junção de do mesmo mez, ás 3 horas e 45 minutos da tarde, descarrilou a quéda da n. 157 S P 3, ao entrar na chave inferior da estação de Divisa, não só acharam-se gastos os frisos das respectivas rodas e á collocação imperfeita da agulha, ficando muito damnificada a linha. A linha ficou desimpedida á hora e 40 minutos da manhã do dia seguinte.

A 7 de abril, ás 10 horas da manhã, quando manobrava na estação a machina n. 143 do trem I 5, descarrilaram duas rodas do tender na chave do desvio morto, devido a defeito das respectivas rodas, não havendo avarias. O encarrilamento estava prompto ás 11 horas.

No mesmo dia ás 8 horas da noite, descarrilou a machina n. 32 quando manobrava para a composição de um trem, na estação Central, ao passar da chave superior n. 3 da linha n. 2 para a de n. 4, devido ao pouco cuidado no movimento da cabine ficando tortos dous trilhos de aço e as respectivas agulhas.

A 13 do mesmo mez, á 1 hora e 30 minutos da tarde, descarrilou o tender da machina n. 14 do trem C 11 na estação de Sapopemba, ao recuar da linha do ramal de Santa Cruz, devido ao pessimo estado das respectivas rodas. A linha ficou damnificada. O encarrilamento foi feito em 15 minutos.

A 29 do mesmo mez, ás 7 horas e 10 minutos da manhã, descarrilaram o tender e as rodas motrizes da machina n. 168 do trem S U 18, e o carro de

ter sido movida em tempo a respectiva chave pelo pessoal da cabine. O encarrilamento ficou concluido ás 3 horas e 30' da tarde.

A machina nada soffreu e da linha apenas ficaram alguns coxins partidos.

A 28 do mesmo mez, ás 2 horas da madrugada, descarrilou um rodeiro do carro n. 46 E, por ter sido comprimido pela machina n. 91, que manobrava com grande quantidade de carros, na linha n. 4, partindo-se dous para-choques do mesmo carro. A linha nada soffreu, causando esse accidente o atrazo de 30' ao trem C 5.

A 29 do mesmo mez, ás 4 horas e 45' da tarde, descarrilou a machina n. 200 do trem MS 8, entre a chave superior e o cruzamento do desvio da balança de S. Diogo, sendo o facto attribuido a um trilho que se achava partido. A linha ficou desimpedida ás 12 horas e 50' da tarde do dia seguinte, não havendo avarias na machina nem na linha.

A 4 de julho, descarrilaram na chave do desvio da Olaria na estação de Jeronymo de Mesquita os carros ns. 1168 e 2049 serie Q, e 464 serie V, que faziam parte do trem C 11, devido a descuido do respectivo guarda-chave.

Não houve avarias.

A 7 de julho, ás 6 horas da tarde, descarrilou a machina n. 6, na occasião em que passava da linha n. 2 para a de n. 6 da estação Central, devido a não ter sido movida em tempo a respectiva chave. O encarrilamento ficou concluido ás 10 horas e 20' da noite. A machina ficou com o limpa-trilhos arrancado e a linha ficou com um trilho torto.

A 11 do mesmo mez, á 1 hora e 50' da tarde, descarrilaram 4 rodas do carro n. 286 serie Q, do trem C 13, quando este recuava para entrar na chave do desvio do Campinho, devido a achar-se torto um dos eixos do carro e com a ponta fendida e curvada o contra-trilhos da chave. O encarrilamento ficou concluido ás 3 horas da tarde. Tendo ficado impedida a linha n. 1, o trem SU 37 trafegou pela linha n. 2 até Sapopemba.

Não houve avarias.

No mesmo dia, ás 8 horas e 45 minutos da noite, descarrilaram 2 rodeiros da frente da machina n. 62, na chave do desvio do girador, na estação Central, devido a ter o respectivo machinista tentado entrar novamente na referida chave, abrindo-a com a propria machina, depois de a ter passado. O encarrila-

mento ficou prompto ás 9 horas e 30 minutos da noite. Não houve avarias na machina nem na linha.

A 16 de julho, descarrilou um truck da machina n. 238, do trem C 11, quando manobrava na estação da Piedade, sendo promptamente encarrilada. Não houve avarias.

A 20 do mesmo mez, descarrilaram 2 rodas do carro n. 289, serie Q, na estação de Cascadura, quando em manobra com a machina n. 219 do trem M 8, sendo promptamente encarrilada. Não houve avarias.

A 22 do mesmo mez o trem MS 3 abalroou o SU 21, que se achava parado na estação da Mangueira. Ficaram avariados os carros 36, 77 e 88, serie D, e 61, 63 e 81, serie B, e 12, serie F.

A 28 do mesmo mez descarrilaram 6 carros do trem C 5 ao passar o cruzamento da estação de Cascadura, devido a grande esticão dado pela machina, do que resultou ficarem tortos e arrancados alguns contra-trilhos e agulhas e partidas talas de juncção e parafusos.

A 29 do mesmo mez, ao entrar na estação de Queimados, o trem M 3 abalroou na cauda do M 5, que se achava parado na linha principal, resultando não só o descarrilamento dos jogos da frente da machina n. 141, que fazia o M 3, como tambem inutilisarem-se 4 carros da serie Q, que faziam parte do M 5. O culpado desse accidente foi o encarregado da parada do kilometro 40, que não fez o M 3 parar fóra da chave daquella estação. A linha nada soffreu.

A 30 do mesmo mez, o trem M 8 foi de encontro ao SU 66 na estação de Cascadura, devido a incuria do machinista do M 8, que não deu tempo que o SU 66 entrasse no desvio da estação. A linha e as machinas ficaram avariadas.

A 1 de agosto, descarrilaram os carros 200 e 766 serie H e 902 serie Q, quando manobravam na estação de Sapopemba, devido a defeito das rodas de um desses carros. A linha soffreu algumas avarias, que foram logo reparadas.

A 4 do mesmo mez, descarrilou um truck do carro n. 168, serie V, quando, em occasião de manobra, passava pela chave de desvio de um armazem da estação de S. Diogo, devido a forte esticão dado pela machina. Não houve avarias.

A 7 do mesmo mez, quando recolhia-se ao deposito de S. Diogo a machina n. 116, conduzindo carros, foi abalroado o ultimo desses carros pela machina

n. 171, que vinha pela mesma linha, occasionando o descarrilamento do carro n. 5, serie R, e algumas avarias na machina n. 171. A linha nada soffreu.

A 17 do mesmo mez, descarrilaram na chave do desvio da estação da Piedade 10 carros, que compunham o trem M 5, devido a ter-se partido um trilho da agulha. Os carros nada soffreram. A circulação dos trens foi feita pela linha n. 2 durante o impedimento da linha n. 1.

A 25 do mesmo mez, descarrilou o jogo da frente da machina n. 158, do trem SU 45, na estação de Sapopemba, quando recuava pela linha de communicação do ramal de Santa Cruz, devido a defeito nas rodas daquella machina. Não houve avarias.

A 27 do mesmo mez, descarrilaram 8 carros de um trem especial ao entrar na chave de entroncamento da linha n. 1 com a do ramal de Santa Cruz, na estação de Sapopemba, devido a ter sido esse trem abalroado pelo S 1. Foi causa do abalroamento a falta de cuidado do machinista do especial de cargas, que entrou na estação com grande velocidade e sem attender aos signaes regulamentares.

A 4 de setembro, descarrilou um carro de primeira classe do trem SU 34, na estação de Cascadura, devido a descuido do guarda-chave. A linha soffreu algumas avarias, que foram logo reparadas.

A 19 do mesmo mez, descarrilaram o tender e 2 rodas motrizes da machina n. 6, que fazia o trem C 11, quando em manobras na estação de Cascadura, devido ao máo estado daquellas rodas. Não houve avarias.

A 25 do mesmo mez, descarrilaram os carros 165, serie V, e 1003, serie Q, do trem C 3, no desvio da estação Central, devido a defeito das rodas de um desses carros. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 8 de outubro, descarrilou a machina n. 162 ao passar a chave n. 39 da estação Central, devido a ter cahido sobre os trilhos um pedaço de ferro da sobre-tampa do cylindro. Ficaram partidos dous trilhos e alguns parafusos da linha e tortos o cachimbo e os estaes da chave.

A 9 do mesmo mez, descarrilaram, na chave do desvio do armazem C, da estação Central, 2 rodeiros da machina n. 95, devido a descuido do respectivo guarda-chave. Ficaram partidos dous trilhos da linha, que foram logo substituidos.

A 22 do mesmo mez, descarrilou o carro n. 230, serie Q, do trem C 2, no novo desvio da estação do Engenho de Dentro, devido a estarem tortos os eixos do referido carro. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 14 de novembro, descarrilaram 2 carros do trem SU 1, na estação de Cascadura, devido a imperfeição de manobra. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 7 de dezembro, o trem C 4 foi de encontro ao carro n. 1 serie V, que se achava no desvio da estação de S. Francisco, resultando do choque descarrilar um truck desse carro, que foi logo encarrilado. O carro soffreu algumas avarias. A linha nada soffreu.

A 23 do mesmo mez, descarrilou a machina n. 151, na chave do desvio da estação de Engenho de Dentro, devido a acharem-se muito gastos os frisos das rodas dessa machina. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito promptamente.

2ª Secção

A 16 de janeiro, descarrilaram os carros ns. 234 V e 160 T, que manobravam na estação da Barra, devido a ter cahido sobre os trilhos um cepo do freio do carro n. 175 Q. A linha nada soffreu.

A 25 do mesmo mez, descarrilaram as rodas do tender e as rodas motrizes da machina n. 70 que fazia manobras na estação de Belém, devido a imperfeição da manobra. Não houve avarias.

A 26 de fevereiro, descarrilou, na estação de Belém, a machina n. 200, na chave dupla, devido a não ter o respectivo guarda aberto convenientemente a mesma chave. Ficaram inutilisados 2 travessões e 4 parafusos da chave. A machina nada soffreu.

A 2 de março, desmoronou-se grande quantidade de terra em um córte do kilometro 95, que impedira a linha por espaço de duas horas.

A 4 do mesmo mez, deram-se desmoronamentos de terras nos córtes dos kilometros 93 e 95, 99, 100 e 101, em consequencia das continuadas chuvas, ficando a linha obstruida nos kilometros 99 e 100, do que resultou fazer uma parada de 5 minutos um trem especial de gado.

A 5 do mesmo mez, a machina n. 209, que manobrava na estação de Belém, abalroou o carro n. 305 V, que ficou avariado e com um truck descarrilado.

Foi culpado do accidente o manobreiro, por ter mandado fazer manobra, estando aquelle carro fóra do marco.

A 10 do mesmo mez, descarrilou o carro n. 45, serie O, do trem C 5, ao entrar na chave inferior do desvio do posto telegraphico do kilometro 65, devido a ter cahido sobre os trilhos uma mola do mesmo carro. Ficaram avariadas as agulhas que foram logo substituidas.

A 12 do mesmo mez, cahiu uma barreira no kilometro 69, que interrompeu a linha durante quatro horas.

A 13 do mesmo mez ás 9 horas da noite, entre os tunneis 9 e 10 cahiu uma grande barreira de cerca de 500,0 m3 de terra e pedras, impedindo a linha por alguns dias.

No mesmo dia, devido a continuadas chuvas, correu o 2° aterro do kilometro 91, na occasião da passagem do trem M 11, do que resultou atrasar-se 1 hora e 13 minutos o trem S 1 e 24 minutos o S P 1.

A 4 de abril, descarrilaram 2 carros que manobravam no desvio da estação da Barra, devido a imperfeição de manobras, do que resultou partirem-se oito dormentes que foram logo substituidos. Os carros nada soffreram.

A 5 de maio, descarrilou a machina n. 201, do trem M 4, ao passar a linha de communicação da estação de Belém, percorrendo descarrilada 15,00 m, devido a defeito nas rodas dessa machina. Partiram-se tres trilhos e entortaram-se dous. A machina nada soffreu. O trem seguiu com um atrazo de 1 hora e 34 minutos.

A 9 do mesmo mez, ás 6 horas e 30 minutos da tarde, descarrilaram 2 rodas do carro 435 Q, do trem de lastro, ao passar o kilometro 70, em occasião de manobras no desvio da pedreira desse kilometro, devido a imperfeição de manobras. O encarrilamento ficou concluido ás 7 horas e 30 minutos da noite. Não houve avarias. Desse accidente resultou atrazarem-se 1 hora e 20 minutos os trens M 7 e M 10.

No mesmo dia, ás 9 horas e 30 minutos da noite, deu-se o abalroamento do trem M 45 com um especial de gado, na chave inferior do posto telegraphico do kilometro 65, Bifurcação, devido á grande velocidade que trazia o especial. Do abalroamento resultou descarrilarem o jogo da frente da machina n. 179 que fazia o M A 5 e duas rodas do tender da machina n. 231, que fazia o especial e grande avarias em quatro carros. Tambem soffreram pequenas avarias ambas as machinas e a linha. Ficaram levemente contundidos os machinistas e alguns passageiros do M A 5. Ficou com uma perna fracturada um guarda-freio do especial. Do accidente resultou ainda ficar interrompida a linha principal, e supprimidos os trens C 1

e M 11 do dia seguinte. O S1 passou com um atrazo de 40 minutos. A linha ficou desimpedida ás 6 horas e 20 minutos da manhã do dia 10.

A 15 do mesmo mez, descarrilou uma das rodas da frente da machina n. 99 na linha de sahida da rotunda da Barra, devido a defeito nessa roda. O encarrilamento foi feito promptamente. Partiram-se alguns parafusos da linha, que foram logo substituidos. A machina nada soffreu.

A 17 do mesmo mez, descarrilou, no pateo da estação de Belém, um jogo de rodas da machina n. 6, devido a forte contra-vapor dado pelo machinista. Ficaram inutilisados tres trilhos que foram logo substituidos. A machina nada soffreu.

A 9 de junho, descarrilou uma roda motriz da machina n. 233, na 3ª chave superior da estação de Belém, devido a defeito dessa roda.

Ficaram quebrados os encontros das agulhas e inutilisadas estas, pelo que foi substituida a chave. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 7 de julho, descarrilou o tender da machina n. 176, que auxiliava o trem S P 1, no kilometro 65, devido a ter-se fracturado um dos eixos das rodas do truck trazeiro. Com o tender descarrilado a machina percorreu ainda 955^{m},00, resultando quebrar-se outro eixo do mesmo truck. A linha soffreu consideraveis avarias. Devido a esse accidente, atrazaram-se em 3 horas os trens S 6 e S 3 e em 30 minutos o M 6. O S P 1 soffreu apenas um atrazo de 8 minutos, tempo necessario para desengatar-se a referida machina.

A 9 do mesmo mez, descarrilou a machina n. 215, que manobrava na estação da Barra, por ter-se partido o 4° cruzamento da chave da linha em que manobrava. O cruzamento foi logo substituido.

A machina nada soffreu.

A 24 de agosto, descarrilaram 2 rodas do carro n. 7 serie O, que fazia parte do trem C 6, na estação de Mendes, devido a defeito dessas rodas. Não houve avarias. O encarrilamento foi promptamento feito.

A 3 de setembro, descarrilou a machina n. 156, ao passar pela 2ª chave que dá entrada para a rotunda da Barra, devido a ter-se partido um parafuso do coice de uma das agulhas da mesma chave. O encarrilamento foi promptamente feito. Ficou torto um trilho, que foi logo substituido.

A 9 do mesmo mez, ás 9 horas na noite, o trem S 2 foi de encontro ao trem de lastro da 2ª Residencia, que se achava desviado na linha do meio do

posto telegraphico do tunnel grande, devido a descuido do respectivo guarda-chave. Ficaram avariados e descarrilaram 4 carros do trem de lastro. Ficou tambem avariado o limpa-trilhos da machina do S 2, que atrazou-se, por isso, 1 hora e 57 minutos. A linha nada soffreu.

A 13 do mesmo mez, descarrilaram as rodas motrizes da machina n. 233, do trem C 5, ao passar pela chave superior do desvio morto da estação do Oriente, devido a defeito dessas rodas. Não houve avarias. O encarrilamento foi immediatamente feito.

A 29 do mesmo mez, desmoronou-se de um córte do kilometro 73 cerca de 150^{m3},00 de pedras, obstruindo a linha, que ficou interrompida até 6 horas da tarde do dia seguinte. Fez-se baldeação dos passageiros e bagagens dos trens S 1, SP 1, S 3 e S 6. Ficaram tortos 5 trilhos de aço Angleur, que foram substituidos. Este desmoronamento foi devido a forte aguaceiro que cahiu durante a tarde e noite daquelle dia.

A 24 de outubro, descarrilaram 2 rodas motrizes da machina n 233 do trem C 4, ao passar pela 2ª chave inferior da estação da Barra, percorrendo descarrilada cerca de 60 metros, e encarrilando-se depois por si mesma. A linha soffreu algumas avarias que foram logo reparadas.

A 9 de novembro, descarrilou a machina do trem S 3 na estação da Barra, devido a ter-se partido a chapa de junção do couce da agulha da 2ª chave inferior desta estação. A machina percorreu descarrilada uma extensão de 20,00 metros, ficando atravessada na linha. Ficaram tortos 4 trilhos de aço que foram logo substituidos. O encarrilamento ficou concluido seis horas depois.

A 15 do mesmo mez, descarrilaram as rodas de um truck do carro n. 6 T, em occasião de manobras, na estação da Barra, devido a achar-se a linha com uma folga de 0^{m},02. Não houve avarias.

O encarrilamento foi promptamente feito.

A 19 do mesmo mez, descarrilaram 2 rodas motrizes da machina n. 233, quando passava pela curva da linha n. 1 da rotunda da Barra, devido a defeito das rodas da mesma machina. Não houve avarias. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 21 do mesmo mez, descarrilou a machina n. 225, do trem M 8, por occasião de manobras no desvio dos fundos da estação da Serra, devido a ser esse

desvio em curva de raio inferior a 90m,00. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito promptamente.

No mesmo dia, descarrilaram 2 rodas da machina n. 233, do trem M 4, proximo á chave inferior da estação de Sant'Anna, devido a defeito das rodas da mesma machina. A linha pouco soffreu, sendo logo reparada. A machina nada soffreu e recolheu-se ao deposito da Barra.

A 23 do mesmo mez, ás 12 horas e 10 minutos da manhã, a machina Brooks n. 234 abalroou em uma porção de pedras desmoronadas de um córte do kilometro 73, devido a forte chuva que cahira pouco antes, resultando descarrilarem o tender e 6 rodas da machina. Ficou ligeiramente avariado o tender da machina. Partiram-se 3 dormentes da linha, que foram logo substituidos. Houve baldeação dos trens S 1, M 4, SP 1, S 6 e S 3. O encarrilamento ficou concluido e a linha desimpedida ás 5 horas e 10 minutos da tarde do mesmo dia.

A 8 de dezembro, ás 2 horas da tarde, descarrilaram as rodas da machina n. 225, na 2ª chave inferior da estação da Barra, devido a engano do respectivo guarda-chave no movimento das agulhas. Entortaram-se 2 agulhas e 2 trilhos, que foram logo reparados. O encarrilamento foi feito em 30 minutos. A machina nada soffreu.

A 20 do mesmo mez, ás 4 horas e 40 minutos da manhã, descarrilaram 4 rodas do truck dianteiro da machina n. 7, que ia fazer o trem MP 1, na 2ª chave das linhas da rotunda da Barra, devido a descuido do respectivo guarda. A machina nada soffreu. A linha soffreu algumas avarias, que foram logo reparadas. O encarrilamento foi feito em 40 minutos. O trem MP 1 seguio com um atraso de 30 minutos.

No mesmo dia, ás 2 horas e 10 minutos da tarde, descarrilou um par de rodas do truck da machina n. 159, quando manobrava na estação da Barra, devido a não estar convenientemente firmada a alavanca das agulhas da 1ª chave de entrada nessa estação. Não houve avarias na machina. A chave ficou ligeiramente avariada, sendo logo reparada. O encarrilamento foi feito em 30 minutos.

3ª Secção

A 25 de fevereiro, descarrilou o carro n. 99, serie Q, que seguia na cauda do S 2, ao passar pelo kilometro 165, devido á má composição do trem. Não houve avarias. A linha ficou desimpedida ás 9 horas da noite.

A 9 de março, descarrilou o carro correio do trem S 2, ao passar pelo kilometro 156, devido a ter cahido sobre a linha, na occasião de sua passagem, uma pequena barreira de um córte desse kilometro. Não houve avarias. O encarrilamento ficou concluido ás 5 horas e 20 minutos da manhã do dia seguinte.

A 14 de abril, foram abalroados pelo trem M 15 dous carros da serie V, deixados pelo trem C 7 na linha directa da estação de Alliança, por terem-se partido as respectivas correntes. Foi causa do abalroamento a grande velocidade com que entrou na estação o trem M 15, ficando partida a coberta de um dos carros do trem M 15. A linha nada soffreu.

A 2 de maio, descarrilou um jogo da machina do trem M 5, no kilometro 152, devido a um pedaço de trilho, que parece ter sido propositalmente collocado sobre a linha. A linha soffreu algumas avarias, ficando com alguns trilhos e dormentes inutilisados, que foram logo substituidos. A machina nada soffreu. O encarrilamento ficou concluido ás 6 horas e 30 minutos da manhã.

A 24 do mesmo mez, fracturou-se um eixo do tender da machina do trem S 1, ao passar pelo kilometro 139. A linha nada soffreu. O trem seguiu com 2 horas e 30 minutos de atraso, sendo conduzido pela machina do lastro.

A 4 de junho, fracturou-se um eixo do tender da machina do trem S 1, no kilometro 139. Não houve avarias. O trem seguiu com 3 horas e 5 minutos de atraso, conduzido pela machina do trem C 20 até Casal e dahi por uma machina requisitada de Entre Rios.

A 17 de julho, fracturaram-se 2 eixos do truck dianteiro do tender da machina do trem C 4, ao passar pelo kilometro 164, occasionando o descarrilamento do truck trazeiro desse tender e dos carros 210, serie V e 172 serie II. A linha pouco soffreu, sendo logo reparada. Devido a este accidente, soffreram atraso os trens S 2, S 3, M 5 e C 7.

A 16 de agosto, descarrilou uma machina ao passar a chave inferior da estação de Entre Rios, por occasião de manobras, devido a não estar em seu posto o respectivo guarda-chave. Não houve avarias; houve apenas atraso de 1 hora e 45 minutos no trem C 23.

A 4 de setembro, descarrilhou a machina n. 156, na chave do desvio da plataforma da Estação de Entre Rios, por occasião de manobras, devido a não estar em seu posto o respectivo guarda. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 26 do mesmo mez, descarrilaram dous carros serie Q, do trem S 3, no kilometro 135, devido a ter-se partido uma mola de outro carro, que tambem fazia parte desse trem. A linha nada soffreu. O trem voltou a Desengano, para deixar o carro quebrado, seguindo viagem com 2 horas e 40' de atrazo.

A 30 do mesmo mez, ás 6 horas da tarde, descarrilou um carro da serie V — do trem S 3, ao passar pelo kilometro 165, devido a ter-se partido a caixa de graxa desse carro. A linha ficou desnivelada e com alguns parafusos quebrados, ficando desimpedida e reparada ás 5 horas da manhã do dia seguinte. O trem soffreu um atraso de 6 horas.

A 7 de outubro, descarrilaram nove carros do trem S 4, no kilometro 161, devido a ter-se partido a travessa do truck dianteiro de um desses carros, que se achava carregado com 310 saccas de café. A linha ficou bastante damnificada, e ficou reparada e desimpedida ás 8 horas da manhã do dia seguinte. Houve baldeação dos trens S 3, S 4 e S 2.

A 10 do mesmo mez, descarrilou um carro serie Q, de um trem especial de cargas procedente da estação da Barra, no kilometro 138, devido á grande velocidade que levava esse trem, quebrando-se a caixa de graxa desse carro e alguns parafusos da linha. O carro foi conduzido em trolley para a estação da Concordia. A linha ficou desimpedida e reparada ás 8 h. e 50' da noite. O trem S 2 soffreu um atraso de 3 horas e 50'.

A 15 do mesmo mez, descarrilaram cinco carros do trem M 5, na chave superior da estação de Casal, devido a ter-se aberto a linha na occasião da passagem desse trem, que era rebocado por uma machina Brooks. Devido a este accidente, atrasaram-se os trens M 8, S 4 e S 2. A linha ficou desimpedida e reparada ás 2 h. e 20' da tarde.

A 7 de dezembro, ás 8 horas da noite, a machina do trem de lastro da 4ª Residencia do Centro abalroou em um carro da serie V, de um especial de cargas que estava parado na estação de Alliança, devido a achar-se esse carro fóra do marco. A machina ficou com algumas avarias, e recolheu-se ao deposito de Entre Rios, para ser reparada. A linha nada soffreu.

A 18 do mesmo mez, descarrilou um carro que seguia na cauda do trem S 3, nos kilometros 159, 163, 168 e 171, devido á má collocação do carregamento desse carro. A linha soffreu algumas avarias e ficou desimpedida e reparada ás 4 h. e 40' da manhã. O carro foi deixado na estação de Paty.

A 27 do mesmo mez, descarrilaram um carro serie V e uma machina *Consolidation*, que vinha na cauda do trem C 20 na curva da entrada da estação de Casal, devido a ter havido mudança brusca na velocidade do trem. Quebraram-se os tirantes de uma chave. Houve baldeação dos trens S 1, S 3 e S 4. O trem S 2 soffreu um atraso de 45 minutos.

4ª Secção

A 17 de janeiro, deu-se o desmoronamento em um dos córtes do kilometro 235, interrompendo a circulação dos trens por algumas horas. Atrasaram-se os trens S 1, S 4, M 13 e C 23.

A 15 de fevereiro, descarrilou uma roda do carro n. 215 que fazia parte do trem S 4, no kilometro 212, devido a ter cahido sobre os trilhos uma mola desse carro. A linha nada soffreu: o carro foi recolhido á estação da Serraria.

A 10 de março, do trem C 26, descarrilou duas vezes o carro n. 31, serie Q, sendo uma no kilometro 250 e a outra no kilometro 241, devido a defeito das rodas desse carro, que foi recolhido á estação do Espirito Santo. A linha nada soffreu.

A 12 do mesmo mez, descarrilou um truck do carro correio do trem S 1, no kilometro 212, percorrendo descarrilado cerca de 600ᵐ,00, devido a defeito das rodas desse carro. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 13 do mesmo mez, desmoronaram 3 barreiras, sendo uma no córte do kilometro 209 e duas no kilometro 207, devido á chuva torrencial que cahira durante a noite. O trem S 3 atrazou-se 20 e um especial 1 h. e 20′.

A 14 do mesmo mez, ainda desmoronou-se uma barreira do córte do kilometro 207, tambem devido á mesma chuva, interrompendo a linha. Fez-se baldeação dos trens S 1, S 2, S 3 e S 4, M 13 e M 14.

A 5 de abril, descarrilou, na chave superior da estação de Juiz de Fóra, a machina do trem M 16, em occasião de manobras, devido a não estar em seu posto o respectivo guarda. Do accidente apenas resultou entortarem-se as alavancas de afastamento das agulhas. O encarrilamento foi immediatamente feito.

A 28 do mesmo mez, o trem especial do pagador foi de encontro ao carro 976, serie Q, que se achava no desvio morto da estação de Cedofeita, devido ao pouco

cuidado do respectivo machinista. Ficaram avariados os para-choques do carro e arrancados os do desvio.

A 6 de maio, descarrilou um rodeiro do tender da machina n. 167, que fazia um especial, na chave dupla superior da estação da Serraria, devido a engano do respectivo guarda. A chave ficou damnificada, sendo logo reparada. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 7 do mesmo mez, descarrilaram 4 carros do trem M 4, ao entrar a chave superior da estação de Serraria, devido a defeito da agulha dessa chave.

Ficaram tortos um trilho, um braço e os estaes de uma agulha. O encarrilamento foi promptamente feito. Não houve atraso de trens.

A 24 do mesmo mez, ás 5 horas e 50′ da tarde, descarrilou, no cruzamento da chave inferior do desvio da carvoeira da estação de João Gomes, uma roda do carro 925, serie Q, por occasião de manobras, devido a ter cahido na linha um fragmento de uma caixa de graxa desse carro. Ficou torto um travessão das agulhas da chave, que foi logo reparada. O trem seguiu com atraso de 1 hora e 55 minutos.

A 4 de agosto, ás 9 horas e 18 minutos da manhã, descarrilaram e tombaram quatro carros do trem C 4, no pateo da estação de Mathias Barbosa, devido a ter esse trem colhido uma vacca, que penetrara na linha pela rampa da plataforma da parte superior da estação. A linha e os carros ficaram bastante damnificados. Os carros tendo percorrido descarrila los a distancia de $181^{m},00$, abalroaram na caixa d'agua da estação, derrubando-a e inutilisando-a. A linha ficou desimpedida e reparada ás 2 horas e 25 minutos da tarde. O trem S 1 soffreu um atraso de 3 horas e 40 minutos.

A 11 de outubro, ás 10 horas e 30 minutos da manhã, a machina 127 da reserva foi abalroada pelo trem C 27 no signal fixo da estação de Mariano, devido á grande velocidade que trazia esse trem, por não lhe ter sido dada licença condicional na estação de Juiz de Fóra, como devia ser, visto achar-se aquella machina retirada em Mariano. Ficaram avariados cinco carros e a machina do trem C 27. A linha nada soffreu e ficou desimpedida á 1 hora e 30 minutos da tarde.

A 26 do mesmo mez, descarrilou o truck dianteiro do carro 156 V de um especial, que seguia de Entre Rios para Mariano, no kilometro $243+550^{m},0$, devido a defeito daquelle truck. Ficaram partidos alguns dormentes da linha, que foram logo substituidos. O encarrilamento foi feito em 4 horas.

A 25 de novembro, no kilometro 227, descarrilou o carro n. 388 Q de um especial que corria de Mariano a Entre Rios, devido a defeito das rodas deste carro. O carro percorreu descarrilado cerca de 300m,00 e atravessando-se na linha, forçou-a, entortando-se nove trilhos e alguns dormentes, descarrilando-se, por isso, mais dous carros ns. 497 V e 348 Q, soffrendo pequenas avarias estes ultimos carros e ficou inutilisado o de n. 388 Q. O S 4 soffreu um atraso de 24 minutos.

5ª Secção

A 27 de janeiro, descarrilaram o jogo de rodas dianteiro da machina 169 e o carro n. 201 serie V, por occasião de manobras, na chave de entrada do desvio morto da estação de Lafayette, devido a incuria do respectivo guarda. A linha nada soffreu. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 18 de março, descarrilou um carro de um trem especial no kilometro 316, devido a defeito das rodas desse carro. Partiram-se alguns parafusos da linha, que foram logo substituidos. O trem atrasou-se 1 hora.

A 28 do mesmo mez, descarrilou-se a machina n. 146, proximo á chave inferior da estação de Bemfica, devido a ter-se partido parte do friso de uma das rodas do tender da machina. Partiram-se alguns parafusos das chaves e das vigas metallicas dos fossos americanos que foram immediatamente substituidos. O trem partiu com 1 hora e 55 minutos de atraso.

A 31 do mesmo mez, ás 6 horas e 30 minutos da manhã, descarrilou um carro serie T que fazia parte do trem M 17, no kilometro 427, devido a defeito no truck dianteiro desse carro. Ficaram inutilisados tres carros. Ficou gravemente ferido um guarda-freio desse trem, que foi transportado para Barbacena. A linha ficou desimpedida ás 3 horas da tarde.

A 4 de abril descarrilaram o tender e dous carros do trem S 2, no kilometro 370, devido a defeito em uma das rodas do tender. Os carros ficaram bastante avariados. A linha, que nada soffreu, ficou desimpedida ás 4 horas da manhã. Fizeram baldeação os trens S 2, M 15, M 16 e S 1.

A 7 de maio, a machina de um trem especial foi de encontro ao trolley da 12ª turma ordinaria, no kilometro 343, dentro do tunnel n. 25, devido a pouco cuidado na concessão da licença dada ao trolley e á machina pela estação de João Ayres.

Ficou avariado o limpa-trilhos da machina e ferido um trabalhador que seguia no trolley.

A 18 do mesmo mez, descarrilou o tender da machina e o carro-correio do trem S 2 no kilometro 375, devido a ruptura de dous eixos do tender. O carro soffreu algumas avarias. A linha ficou com alguns dormentes inutilisados, que foram substituidos. Fizeram baldeação os trens S 2 e S 1, M 15 e M 16, ficando desimpedida a linha ás 6 horas da tarde.

A 24 do mesmo mez, ás 5 horas e 50 minutos da tarde, descarrilou uma roda do carro n. 925, serie Q, que fazia parte do trem M 16 no cruzamento da chave inferior do desvio da carvoeira da estação de João Gomes, devido a ter cahido sobre os trilhos um fragmento do uma caixa de graxa do referido carro. Ficou torto um travessão das agulhas da chave, que foi logo reparado. O trem seguiu com 1 hora e 55 minutos de atrazo.

A 21 de junho, na estação de Barbacena, por occasião de manobras, descarrilou a machina n. 8 devido a descuido de um guarda-chave. Ficou torto o braço de uma chave, que foi logo reparada. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 4 de julho, descarrilou o jogo da frente da machina n. 139 na chave que dá entrada para o desvio de baldeação da estação de Lafayette, por achar-se esta chave voltada ao contrario e sem o respectivo guarda. Entortaram-se um trilho e a agulha da chave, que foram logo reparados. O encarrilamento foi feito promptamente.

A 14 do mesmo mez, a 1 hora e 55 minutos da tarde, ao entrar na estação de Chapéo d'Uva, um trem especial de cargas abalroou um carro n. 185 serie T, que se achava no desvio dessa estação, devido á falta de cuidado do machinista desse trem. A machina ficou avariada, pelo que foi supprimido o trem. A linha nada soffreu.

A 4 de agosto, uma machina que partiu da estação de Barbacena ás 5 horas e 30 minutos da manhã, foi de encontro ao trolley da 1ª turma ordinaria que seguia com o respectivo pessoal para a estação do Sitio.

Foi causa do encontro não ter sido annunciada a referida machina. Morreu um trabalhador e ficou ferido outro levemente.

O trolley ficou inutilisado. Não houve avarias na linha nem na machina.

A 27 de agosto, descarrilou da machina n. 142, de bitola larga, na chave de bitola estreita que dá entrada para o desvio de baldeação da estação de Lafayette,

por achar-se aberta ao contrario a referida chave e achar-se distrahido o respectivo guarda. Partiu-se um trilho, que foi logo substituido. A machina nada soffreu.

A 16 de setembro, descarrilou um carro serie V do trem C 23, na chave superior da estação do Sitio, devido a achar-se aberta em sentido contrario a referida chave e fóra de seu posto o respectivo guarda. Ficou inutilisado um braço das agulhas, que foi substituido. O trem soffreu um atraso de 30 minutos, tempo necessario para fazer-se o encarrilamento.

A 21 do mesmo mez, o trem M 17 ao entrar na estação de Alfredo de Vasconcellos, foi de encontro a dous vagões vazios que se achavam no desvio, devido o descuido do guarda-chave. Ficaram avariados um desses carros e o limpa-trilhos da machina. A linha nada soffreu. O trem atrasou-se 1 hora e 40 minutos.

A 28 do mesmo mez, no kilometro 452, descarrilaram quatro carros e o tender da machina do trem S 2, devido a terem-se fracturado dous eixos de um truck do mesmo tender. Ficou partida a barra de união da machina. A linha soffreu algumas avarias, ficando reparada e desimpedida ás 5 horas e 30 minutos da tarde.

A 2 de outubro, descarrilou o tender da machina n. 168, na chave da linha da carvoeira da estação de Barbacena, devido a imperfeição de manobras. Ficou torta a agulha da chave, que foi logo reparada.

O encarrilamento foi feito promptamente.

A 3 do mesmo mez, no kilometro 418, abalroou no trolly da 11ª turma uma machina que não tinha sido annunciada. O trolley estava guardado pelos signaes regulamentares. Soffreu pequenas avarias o limpa-trilhos da machina. Não houve avarias no trolley nem na linha.

A 26 do mesmo mez, ás 11 horas e 40 minutos da noite, o trem S 3 ao passar a 3ª chave inferior da estação de Barbacena, foi dirigido para o desvio novo, onde se achava uma machina, resultando o choque das duas machinas, devido a descuido do guarda daquella chave. A linha nada soffreu e a machina que se achava no desvio ficou ligeiramente avariada no limpa-trilhos.

A 31 do mesmo mez, a machina n. 170 do trem M 15 foi de encontro á machina n. 221, que se achava no desvio da estação de Pedra do Sino, devido a engano do respectivo guarda-chave. Ficaram as machinas avariadas nos limpa-trilhos, descarrilado o carro 135 serie T que tambem soffreu avarias, assim como os de ns. 279, 225 e 213 serie V. A linha na soffreu, ficando desembaraçada ás 4 horas

da manhã. Devido a esse accidente, o trem S 1 soffreu um atrazo de 1 hora e 5 minutos.

A 14 de novembro, descarrilou o 2° truck do tender da machina n. 167 que conduzia um trem especial, na chave inferior da estação de Bemfica, devido a achar-se uma roda do mesmo truck com o friso muito fino, e ter galgado a ponta da agulha, abrindo-a em sentido contrario. Não houve avarias.

Do accidente apenas resultou atrazar-se 50 minutos o trem especial.

6ª Secção

A 7 de janeiro, á tarde, cahiu uma barreira de um córte do kilometro 497, devido ás chuvas torrenciaes, obstruindo a linha em uma extensão de 15 metros. Houve baldeação de passageiros dos trens M 20 e S 1 e foi supprimido o M 18. A linha foi desempedida durante a noite, dando passagem franca aos trens da manhã do dia seguinte.

A 18 do mesmo mez, descarrilou a machina n. 11 do trem S 2, no kilometro 564, por ter batido em uma barreira que pouco antes cahira de um córte desse kilometro. Fez-se baldeação dos trens S 2 com o M 19 dos trens M 17 e M 19 com o M 18 e foi supprimido o M 20. A linha, que nada soffreu, ficou desimpedida ás 10 horas da noite. A machina ficou com o limpa-trilhos inutilisado e partido o peão do truck dianteiro.

A 30 do mesmo mez, correu grande parte do talude de um aterro no kilometro 490, devido a continuas chuvas, interrompendo a linha. Houve baldeação dos passageiros e bagagens do S 1. Tendo-se trabalhado durante a noite, passaram com cuidado os trens da manhã do dia seguinte.

A 8 de março, descarrilou o carro n. 52, serie V, que fazia parte de um trem especial de cargas, no kilometro 565, devido a má collocação do carregamento desse carro. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito em 30 minutos.

A 14 do mesmo mez, descarrilou o carro n. 61, serie V, que fazia parte de um trem especial de cargas no kilometro 566, devido a ter-se partido a balança do truck dianteiro desse carro. A linha nada soffreu. O carro ficou em Raposos. O trem atrazou-se 1 hora.

A 15 do mesmo mez, descarrilou um rodeiro do truck dianteiro do carro n. 31, serie V, que fazia parte de um trem especial de cargas, no kilometro 544 e 545, devido á má distribuição do peso desse carro. A linha nada soffreu. Devido a esse descarrilamento o trem M 17 soffreu um atrazo de 4 horas e 15 minutos.

A 19 de maio, descarrilaram no kilometro 622, a machina e um carro do trem M 22, devido a ter colhido um boi que atravessava a linha na occasião da passagem desse trem. Não houve avarias. O trem partiu com tres horas de atrazo.

A 23 do mesmo mez, descarrilou um dos trucks do carro de bagagem do trem S1, no kilometro 564, devido a ter arriado a sapata do freio desse carro, que percorrendo descarrilado a distancia de 76^{m},00 e não podendo fazer uma curva, virou, levando comsigo os carros ns. 2 D e 5 B. A machina nada soffreu. Quebraram-se alguns dormentes e tirefonds, que foram substituidos. O carro de bagagem ficou bastante avariado. Feriram-se levemente tres passageiros. A linha ficou desimpedida ás 2 $^{1}/_{2}$ horas da madrugada do dia 24.

A 29 de junho, ás 10 horas da manhã, descarrilaram cinco carros, do trem M 19, no kilometro 557, devido a excessiva velocidade que trazia esse trem. Ficaram inutilisados quatro carros e um avariado. Ficaram contundidos dous guardas-freios.

A linha soffreu algumas avarias, ficando completamente reparada e desimpedida na manhã do dia seguinte.

A 23 de julho, á 1 hora da tarde, descarrilaram dous carros serie Q do trem M 18 no kilometro 272, devido a haver defeito no freio de um desses carros. A inha nada soffreu e ficou desimpedida ás 3 $^{1}/_{2}$ horas da tarde.

A 24 de agosto, no kilometro 626, descarrilou o carro n. 136, serie V, que, carregado com dormentes, seguia engatado no trem de lastro, devido a ter-se quebrado um parafuso de um dos trucks do mesmo carro. Do accidente apenas resultou um atrazo de 25 minutos ao trem M 22.

A 14 de setembro, no kilometro 622, descarrilou o carro n. 159, serie V, do trem M 17, devido á má distribuição do carregamento que levava esse carro. Partiram-se cinco trilhos e ficaram inutilisadas algumas talas de juncção e parafusos. A linha ficou desimpedida ás 4 horas e 30 minutos da manhã do dia seguinte.

A 16 do mesmo mez, descarrilaram dous carros do trem S 1, ao entrar na estação de Miguel Burnier, devido a defeito das rodas de um desses carros. A linha

soffreu algumas avarias, ficando desimpedida e reparada ás 4 horas da tarde do dia seguinte.

A 18 do mesmo mez, no kilometro 646, descarrilou um truck do carro n. 155, serie V, do trem M 17 devido a má distribuição do respectivo carregamento. Não houve avarias. O encarrilamento ficou prompto e a linha desimpedida duas horas depois.

A 8 de outubro, descarrilou o carro serie V, n. 136, na chave inferior da estação de Sabará, devido a imperfeição de manobra. Ficaram bastante damnificados alguns trilhos, que foram substituidos. O encarrilamento ficou concluido duas horas depois.

A 9 do mesmo mez, descarrilou o carro n. 111, serie V, que, carregado com carvão, fazia parte do trem M 17 no kilometro 622, devido a defeito de uma das rodas desse carro. O encarrilamento ficou concluido, e a linha desimpedida 50 minutos depois. Não houve avarias.

A 20 do mesmo mez, no kilometro 567, descarrilou e partiu-se um truck do carro n. 102, serie V, que fazia parte do trem M 19, devido a ter cahido sobre a linha um cano de grande diametro, que vinha n'outro carro. Ficaram inutilisados alguns dormentes e um trilho, que foram substituidos. O carro foi recolhido á Estação de Raposos. A linha ficou desimpedida ás 4 e meia horas da tarde.

A 21 do mesmo mez, descarrilou um truck do carro 68 serie V, do trem M-20, no kilometro 595, devido a ter esse trem colhido um boi na linha. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito em 45 minutos.

A 22 do mesmo mez, no kilometro 628+72^{m},0, pouco depois das 8 horas da manhã, descarrilou o trem de lastro da 9ª Residencia, devido a ter encontrado uma novilha na linha. Morreu um trabalhador e ficaram feridos 9 trabalhadores e o mestre da linha do 34° districto. Os trabalhadores seguiram no trem e o mestre de linha na machina. Fez-se baldeação do trem M-21 com o M-20. Soffreu algumas avarias a machina, que foi recolhida ao deposito de Lafayette. A linha pouco soffreu e ficou desimpedida ás 3 horas e 50 minutos da tarde.

A 24 do mesmo mez, no kilometro 553, descarrilou o truck dianteiro do carro n. 153 serie V do trem M-17, devido a ter-se quebrado o mesmo truck. O carro foi recolhido á Estação de Santo Antonio. A linha nada soffreu.

A 26 do mesmo mez, descarrilou a machina 223 na Estação de Lafayette, na chave que dá entrada para o desvio de bitola estreita, que serve ao barracão de

baldeação, devido a achar-se a chave aberta em sentido contrario e ausente o respectivo guarda. Ficaram inutilisados a agulha da chave e 3 trilhos, que foram substituidos.

No mesmo dia, descarrilou um truck do carro 135, serie V, do trem M 21, entre as Estações de Vespasiano e Pedro Leopoldo, devido á differença de altura dos apparelhos do choque. A linha nada soffreu. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 28 do mesmo mez, descarrilou nos kilometros 646, 647 e 650 um carro serie V do trem M 21, devido á má distribuição do respectivo carregamento. Não houve avarias. Do accidente apenas resultou atrazar-se esse trem uma hora e 25 minutos.

A 29 do mesmo mez, descarrilou um truck de um carro serie V do trem M 21 no kilometro 650, devido a má distribuição do carregamento do mesmo carro. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito em uma hora e 45 minutos.

A 5 de novembro, ás 8 horas da manhã, ao chegar á ponte das bicas no kilometro 607, descarrilaram 7 carros do trem M 2, devido a não estar feito convenientemente o engate entre dous desses carros.

Soffreram avarias tres desses carros. Ficaram inutilisados tres trilhos e 20 dormentes, que foram substituidos.

A linha ficou desimpedida á uma hora da madrugada de 8.

Ficaram feridos dous guardas-freios desse trem.

A 7 do mesmo mez, descarrilou um carro serie V, que vinha engatado no trem de lastro, na chave superior da Estação Vespasiano, devido a descuido do respectivo guarda. Não houve avarias.

A 1 de dezembro, descarrilou um truck do carro n. 139, serie V, do trem M-22, nos kilometros 603 e 600, devido a defeito das rodas desse carro. Não houve avarias. O trem soffreu um atrazo de quatro horas.

A 11 do mesmo mez, no kilometro 647, descarrilou o carro 138, serie V, que, carregado com tijolos, ia engatado no trem de lastro da 9ª Residencia, devido á excessiva velocidade que levava esse trem. Não houve avarias. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 20 do mesmo mez, descarrilou um truck do carro n. 26, serie H, do trem M-17, na chave superior da Estação do Rio das Velhas, devido a não estar bem ajustada a ponta da agulha ao trilho correspondente. A linha nada soffreu. Do accidente apenas resultou atrazar-se esse trem 50 minutos.

Ramal da Gambôa

A 4 de janeiro, ás 5 horas e 45 minutos da tarde, descarrilaram na chave n. 1 da Gambôa, as rodas do jogo trazeiro do tender da machina n. 60 e as do carro n. 1 EE, devido a engano do respectivo guarda. Ficou partido um travessão da chave e torta uma lamina da agulha, que foi immediatamente reparada. O encarrilamento ficou concluido ás 7 horas e 30 minutos da noite.

A 7 do mesmo mez, ás 4 $^1/_2$ horas da manhã, descarrilaram duas rodas da machina n. 60 na chave do girador da Estação Maritima, devido a descuido do respectivo guarda. Não houve avarias. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 18 de março, ás 11 horas da manhã, um trem que trazia 20 carros vasios da Estação Maritima foi de encontro ao carro n. 117 conduzido pela machina n. 38 para essa estação, dentro do tunnel n. 2, devido a imperfeição de manobras.

Ficaram avariados o travessão de madeira do carro e a machina que rebocara os carros vasios.

A 2 de junho, ás 9 horas e 20 minutos da manhã, em occasião de manobras nas linhas auxiliares da Estação Maritima, descarrilou no cruzamento um truck do carro 127 serie V, devido a forte esticão dado pelo machinista estando o referido carro com os freios apertados. Não houve avarias.

A 10 do mesmo mez, ás 4 e meia horas da tarde, descarrilou o carro n. 342 V, na linha da rampa da Estação Maritima, devido ao pessoal da descarga de ferro ter deixado sobre a linha algumas pedras desse mineral. O encarrilamento foi promptamente feito. Não houve avarias.

A 22 do mesmo mez, descarrilou, por occasião de manobras, entre a chave e o armazem P 5 da Estação Maritima, o truck do carro 120, serie Q, devido a imperfeição de manobras e ao excessivo peso que carregava este carro. Nao houve avarias. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 9 de julho, descarrilou, por occasião de manobras, na linha do armazem P 5 da Estação Maritima um truck do carro n. 103, serie T, devido a imperfeição de manobras. Não houve avarias e o encarrilamento foi feito em 20 minutos.

A 19 do mesmo mez, ás 6 horas e 30 minutos da tarde, por occasião de manobras na linha do armazem P2, descarrilou um *rodeiro* da frente da

machina n. 5, devido a defeito das rodas dessa machina. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito de prompto.

A 2 de agosto, ás 2 horas da tarde, descarrilou, na curva da entrada da ponte da Estação Maritima, um truck do carro 48 serie V, devido a achar-se torto um eixo do mesmo carro. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito em 30 minutos.

Em 1 de outubro, ás 10 horas da manhã, descarrilou por occasião de manobras na Estação maritima, proximo á bocca do tunnel o carro n. 212 serie V, carregado com carvão, devido a estar muito torto o eixo do truck, que foi logo substituido. A linha pouco soffreu, ficando desimpedida e reparada 2 horas depois.

A 11 do mesmo mez, ás 6 horas da manhã, por occasião de manobras, descarrilaram, na chave do desvio do armazem P 5, da Estação Maritima, dous carros n. 8 serie Q e 237 serie P, devido a defeito nas rodas de um desses carros. Não houve avarias. O encarrilamento ficou terminado duas horas depois.

A 1 de dezembro, ao sahir do desvio da balança na Gambôa, descarrilou o carro 427, serie V, do trem C 5, devido a ter-se partido um trilho. O carro nada soffreu. O encarrilamento foi feito em 10 minutos.

A 8 do mesmo mez, ao entrar no desvio denominado « Rampa » da Estação Maritima, por occasião de manobras, descarrilou o ultimo rodeiro da machina n. 116, devido a defeito nas respectivas rodas. Partiu-se um trilho, que foi logo substituido. A machina ficou avariada na guarnição de um cylindro. O encarrilamento foi feito em 10 minutos.

A 12 do mesmo mez, descarrilou a machina n. 116, por occasião de manobras, no desvio do armazem P 1 na Estação Maritima, devido a terem dous frisos as rodas dessa machina. Ficaram tortas as agulhas e alguns trilhos, que foram reparados. O encarrilamento foi feito promptamente.

Ramal de Santa Cruz

A 4 de junho, descarrilaram, em occasião de manobras, no pateo da estação de Santa Cruz, os carros ns. 123 e 125 B, do trem MS 5, devido a imperfeição de manobras. Os carros soffreram algumas avarias nos engates e correntes de segurança. Ficaram inutilisados os travessões da chave de um desvio, que foram substituidos. A linha ficou desimpedida ás 4 horas e 30 minutos da tarde.

A 8 do mesmo mez, a machina n. 210 do trem SU 19, depois de estar no girador da estação do Realengo e o mesmo em movimento, tomou impulso e descarrilou, percorrendo descarrilada 7m,00.

Não houve avarias. A machina ficou encarrilada ás 6 horas da tarde.

A 11 do mesmo mez, descarrilou, por occasião de manobras, o carro n. 50 B, na chave do abrigo da estação de Santa Cruz, por não estar em seu posto o respectivo guarda. Soffreram algumas avarias o carro e a chave, que foi logo reparada. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 5 de agosto, ás 4 horas e 35 minutos da manhã, descarrilaram um truck da machina 141 e outro do carro serie H do trem C S 2, ao passar os kilometros 54 e 53, devido a ter esse trem colhido um boi na linha. Não houve avarias. O encarrilamento ficou concluido ás 8 horas e 20 minutos da manhã.

A 8 de setembro, por occasião de manobras, descarrilou um vagão serie T, na chave inferior da estação de Santa Cruz, devido a imperfeição de manobras. O encarrilamento foi promptamente feito. Não houve avarias. Do accidente apenas atrazou-se 10 minutos o trem SU 16.

A 18 do mesmo mez, descarrilou, por occasião de manobras, a machina de reserva no circulo do matadouro, por ter saltado fóra do logar uma das molas da mesma. A linha nada soffreu. Do accidente apenas resultou um atrazo de 1 hora ao trem MS 8.

A 28 de outubro, descarrilou o tender da machina n. 214, do trem MS 1, ao entrar na chave da estação do Matadouro, devido a engano do respectivo guarda. Ficaram inutilisados um par de agulhas e 4 trilhos de aço, que foram substituidos.

A 21 de novembro, o trem SU 3, ao entrar na estação de Santa Cruz, foi de encontro aos ultimos carros de um trem especial de gado, que se achavam desviados nessa estação, resultando descarrilarem 5 desses carros. Foi causa do encontro a grande velocidade que trazia esse trem. Os carros ficaram avariados. A linha apenas soffreu avaria em um trilho de aço que ficou torto, sendo logo substituido. O encarrilamento ficou concluido ás 11 horas da noite.

Ramal de S. Paulo

1ª Residencia

A 26 de janeiro, descarrilou o rodeiro do tender da machina n. 145 do trem MP 1, no kil. 128, devido a ter-se partido o friso de uma das rodas. A linha nada soffreu. O trem seguiu com um atrazo de 4 hora e 8 minutos.

A 20 de fevereiro, descarrilou o carro n. 344 serie Q, que vinha na cauda do trem SP 1, no kilometro 113, devido a ter-se quebrado uma caixa de graxa do mesmo carro. A linha nada soffreu. O carro foi recolhido á Estação da Barra do Pirahy. Devido a esse accidente, o trem atrazou-se 2 horas e 38 minutos.

A 3 de março, descarrilou o rodeiro de um carro serie H, do trem CP 9, na chave inferior da Estação da Divisa, devido a ter-se partido a peça do freio do mesmo carro. A linha nada soffreu. O trem soffreu um atrazo de 1 hora, tempo necessario para fazer-se o encarrilamento.

A 8 do mesmo mez, devido a muitas chuvas, cahiu uma barreira sobre a linha no kilometro 120, pouco antes da passagem do trem SP 2, que por esse motivo atrazou-se 1 hora. A linha ficou desimpedida ás 7 horas e 50 minutos da noite.

A 9 do mesmo mez, cahiu uma barreira sobre a linha, no kilometro 120. Por esse motivo atrazou-se o trem MP 1 25 minutos, tempo necessario para desimpedir-se a linha.

A 13 do mesmo mez, descarrilou nos kilometros 117 e 118, um rodeiro da frente do carro n. 144, serie Q, que vinha na cauda do SP 1, devido a defeito do referido carro. Por esse motivo, esse trem soffreu um atrazo de 45 minutos. A linha nada soffreu.

A 28 do mesmo mez, ás 3 horas e 45 minutos da tarde, descarrilou a machina n. 157, do trem SP 3, ao entrar na chave inferior da Estação da Divisa, devido a acharem-se muito gastos os frizos das rodas dianteiras dessa machina, devido a defeito da agulha daquella chave. Ficaram inutilisados 3 trilhos e 2 peças, que foram substituidas. O encarrilamento ficou concluido e a linha desimpedida e reparada no dia seguinte.

A 4 de abril, descarrilou entre os kilometros 116 e 117, o rodeiro da frente do carro 310 Q, do trem MP 1, devido a terem-se partido as caixas de graxa e molas desse carro. A linha nada soffreu.

A 10 de maio, descarrilou um carro serie Q, do trem SP 2, no kilometro 117, devido a defeito desse carro. A linha nada soffreu. O trem partiu com 15 minutos de atrazo, tempo necessario para fazer-se o encarrilamento.

A 26 do mesmo mez, descarrilou um carro serie Q, do trem MP 4, no kilometro 117, devido a má composição do trem. A linha nada soffreu. O encarrilamento foi feito em 1 hora e 12 minutos.

A 31 do mesmo mez, descarrilou um carro serie Q, do trem MP 3, no kilometro 113, devido a grande velocidade que levava esse trem. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito em uma hora.

A 12 de junho, descarrilou uma das rodas do tender da machina n. 122, por occasião de manobras, na chave superior do desvio do armazem da Estação [illegible]gem Alegre, devido a defeito dessa roda. Não houve avarias. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 14 do mesmo mez, no kilometro 182, descarrilaram o tender da machina e o carro 959 serie Q, carregado com sal, do trem MP 3, por ter-sr partido uma das molas desse carro. A linha nada soffreu.

A 12 de setembro, no kilometro 150, descarrilaram o tender do carro 160 serie V, e os carros ns. 641, 1091 e 963 serie Q, e o n. 30 serie J do trem MP 2, devido a achar-se a linha com uma folga de $0^m,03$. Ficaram partidos alguns parafusos e talas de juncção, que foram substituidos. O encarrilamento ficou concluido ás 10 horas e 50 minutos.

A 25 do mesmo mez, por occasião de manobras, descarrilaram os carros ns. 235 serie Q, e 4 serie V do trem MP 1, na chave superior da Estação de Divisa, devido a imperfeição da manobra. O encarrilamento ficou concluido ás 10 horas e 35 minutos da noite. Entortaram-se dous trilhos que foram logo substi-
fica[illegible] Devido a esse accidente, o trem SP 4 soffreu um atrazo de uma hora e 45
torto, [illegible]
noit[illegible] 29 de outubro, por occasião de manobras, descarrilaram seis carros carre-
[illegible], do trem MP 1, na sahida da chave inferior da Estação de Suruby, devido a ter aberto a linha a machina Brooks que conduzia esse trem. O encarrilamento

ficou concluido á 1 hora e 30 minutos da tarde. A linha soffreu algumas avarias, sendo logo reparada. Devido a esse accidente, o trem SP 1 soffreu um atrazo de duas horas e 45 minutos.

A 16 de novembro descarrilou, no kilometro 159, o truck posterior do carro 162 serie V do trem MP 3, devido a vir de rastos um freio e ter-se partido um dos bocks. A linha soffreu algumas avarias, ficando desimpedida, e o encarrilamento concluido ás 10 horas e 25 minutos.

A 19 de dezembro, descarrilaram um carro carregado com leite e a machina n. 173 do trem SP 2, na chave superior da Estação da Divisa, devido a um ferro que vinha de rastos. Ficaram tortos dous trilhos e 48 parafusos que foram substituidos. Depois de ter-se encarrilado o carro seguiu o trem com um atrazo de duas horas e 15 minutos, conduzido pela machina do SP 3 que se achava em Pombal. A machina ficou encarrilada ás 5 horas da manhã do dia seguinte.

2ª Residencia

A 10 de janeiro, descarrilou, na chave do desvio morto da Estação de Campo Bello, a machina n. 122, devido a não ter o guarda firmado bem a respectiva alavanca na occasião da passagem dessa machina. Ficou torto um dos braços da agulha que foi logo reparado. O encarrilamento ficou concluido ás 11 horas e 45 minutos da noite.

A 25 de fevereiro, ás 8 horas e 50 minutos da noite, descarrilaram a machina n. 93 e seis carros serie H do trem CP 9, no kilometro 221, devido a ter cahido sobre a linha cerca de 600^{m3},00 de terra e pedras desaggregadas do córte desse kilometro, na occasião da passagem desse trem. Falleceu o fogusta Manoel de Oliveira e ficou ferido o guarda-freio João Maria. Soffreram avarias os carros e a machina.

A 8 de março, ás 3 horas da manhã, cahiram sobre a linha cerca de 400^{m3},00 de terra desaggregada do córte do kilometro 230. A linha ficou desimpedida ás 6 horas e 30 minutos da manhã.

A 10 do mesmo mez, descarrilou o carro n. 524 serie Q, carregado com café, do trem MP 6 no kilometro 236, devido a ter-se partido a caixa de graxa da roda anterior do jogo da frente. O café foi baldeado para outro carro. A linha nada soffreu. O encarrilamento ficou concluido ás 8 horas e 15 minutos da noite.

A 23 do mesmo mez, tendo-se quebrado em viagem uma porta do carro n. 87 H do trem SP 4 e levando esse carro de rastros uma trave da mesma porta, foi, no kilometro 213, de encontro a um trilho do desvio do trolley, atirando-o para debaixo do trem, o que deu logar ao descarrilamento de ambos os trucks do carro 106 D, ficando inutilisada uma viga metallica e muito damnificadas as paredes dos fossos americanos, na passagem de nivel desse kilometro. A linha nada soffreu. Os carros ficaram encarrilados ás 2 horas e 50 minutos da tarde.

A 8 de abril, descarrilou o carro n. 121 serie Q do trem MP 1, no kilometro 247, devido a ter-se descravado o aro de uma das rodas. O encarrilamento foi feito em uma hora e 30 minutos. A linha nada soffreu.

A 19 de maio, descarrilou o truck posterior do carro n. 94 do trem CP 5, na chave da Estação de Rezende, devido a má composição do trem. Ficaram quebrados um braço e dous parafusos do couce da agulha, que foram substituidos. O encarrilamento ficou concluido ás 7 horas e 30 minutos da noite.

A 28 do mesmo mez, ás 10 horas da noite, descarrilou o truck anterior do carro 156 H na chave inferior da Estação de Rezende, devido ao máo estado das rodas desse carro. O encarrilamento ficou concluido ás 2 horas e 30 minutos da manhã. A linha nada soffreu.

A 23 de junho, descarrilou a machina 152 do trem CP 5, na chave do desvio central da Estação de Cachoeira, devido ao máo estado das respectivas rodas. Ficou quebrada a ponta da agulha, que foi logo reparada. A machina ficou com o limpa-trilhos quebrado. O encarrilamento foi logo feito.

A 11 de julho, descarrilou o carro n. 209 serie V do trem CP 5, na chave superior da Estação do Cruzeiro, devido a não estar bem adaptada ao trilho a respectiva agulha. Ficou torto o contra-trilho do desvio central que foi substituido. O trem seguiu com um atrazo de duas horas e 20 minutos, tempo necessario para fazer-se o encarrilamento.

A 17 de agosto, descarrilou o carro n. 1105, serie Q, do trem C. P 5, na curva do rasgo grande do kilometro 248, devido á grande velocidade que trazia esse trem. Ficaram quebrados alguns parafusos da linha, que foram substituidos. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 10 de setembro, ás 10 horas da noite, descarrilou um truck do tender da machina n. 145, por occasião de manobras em um desvio da Estação de Rezende,

devido a imperfeição da manobra. O encarrilamento ficou concluido ás 3 horas e 30 minutos da madrugada. A linha nada soffreu.

A 23 de outubro, descarrilou a machina n. 145, quando sahia do girador da Estação de Rezende, devido a engano do respectivo guarda. O encarrilamento ficou concluido tres horas depois. Não houve avarias.

A 27 do mesmo mez, ao meio-dia, descarrilaram nove carros de um trem que partiu de Queluz com a denominação de S P 30, no kilometro 238, devido a má composição desse trem. Os carros ficaram encarrilados ás 11 horas e 30 minutos da noite.

A linha, que soffreu algumas avarias, ficou completamente reparada ás 12 horas e 40 minutos da noite. Fez-se baldeação do expresso.

A 20 de novembro, descarrilou o truck anterior do tender da machina n. 160, do trem M P 6, ao entrar na chave superior do desvio do armazem da Estação de Engenheiro Passos, devido a estarem gastos os frisos das rodas desse tender. Ficou partido um contra-trilho do coração do cruzamento, que foi logo reparado. O encarrilamento ficou concluido ás 4 horas e 45 minutos da tarde.

3ª Residencia

A 9 de fevereiro, descarrilou um carro de um trem especial de carros vasios, no kilometro 314, devido a defeito das rodas desse carro. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito em duas horas.

A 4 de junho, descarrilou, no kilometro 385, o truck de um dos carros do trem C P 24, percorrendo descarrilado a distancia de 30^{m},00, devido a terem arriado sobre os trilhos as peças do freio desse carro. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito em 20 minutos.

A 12 do mesmo mez, descarrilaram os carros ns. 61 e 129, serie V, do trem C P 12, no kilometro 308, devido a ter cahido sobre os trilhos uma peça do freio de um desses carros. O encarrilamento foi feito em 40 minutos. Não houve avarias.

A 14 do mesmo mez, descarrilou, no kilometro 303, o carro do correio do trem S P 1, por ter cahido sobre os trilhos as sapatas dos freios. O encarrilamento foi feito em duas horas e 55 minutos. A linha pouco soffreu, sendo logo reparada.

A 3 de agosto, descarrilou a machina n. 33, do trem C P 2 na entrada da chave do desvio da pedreira do kilometro 298, por não estar bem fechada essa chave.

O encarrilamento ficou concluido ás 11 horas e 25 minutos. Ficou com uma perna e um braço decepados o graxeiro Manoel Moreira, por ter pulado quando sentiu que a machina descarrilava.

A linha soffreu ligeiras avarias, sendo logo reparada.

Devido a esse accidente, soffreram atrazo os trens M P 8 e C P 13.

A 25 de outubro, descarrilou, no kilometro 328, o carro n. 25 N do trem M P 8, por ter cahido na linha as sapatas do freio desse carro.

Esse trem soffreu um atrazo de uma hora e 10 minutos, tempo necessario para fazer-se o encarrilamento. A linha nada soffreu.

A 13 de novembro, ás 5 horas e 20 minutos da tarde, a machina do lastro foi de encontro a quatro carros que se achavam no desvio da Estação de Cannas, devido a engano do guarda-chaves, ficando inutilisado um desses carros e avariados os outros tres. A machina ficou com o tender arrombado. A linha nada soffreu.

A 24 do mesmo mez, á 1 hora da manhã, no kilometro 286, descarrilou o jogo do carro n. 105 serie T, de um especial de cargas, devido a ter-se desengatado a machina n'um trecho em rampa e irem os carros sobre ella.

A linha nada soffreu. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 3 de dezembro, á 1 hora e 30 minutos da tarde, no kilometro 324, descarrilaram dous carros de um especial de cargas, devido a defeito de um desses carros e á grande velocidade que levava o trem. A linha ficou avariada, tendo sido promptamente reparada. O encarrilamento ficou concluido ás 4 $^1/_2$ horas, soffrendo atrazo os trens S P 2, M R 9 e M P 10.

A 24 do mesmo mez, descarrilaram na chave do kilometro 265.350^m,0, por occasião de manobras, os carros ns. 7 Q e 31 D, que ficaram ligeiramente avariados, devido a não estar em seu posto o respectivo guarda. A linha nada soffreu. O encarrilamento foi promptamente feito.

4ª Residencia

A 7 de maio, descarrilou o truck trazeiro do tender da machina do trem MP7, no pateo da Estação de S. José dos Campos, por ter-se partido um contra-trilho da chave superior. Devido a esse accidente, o trem MP7 soffreu um atrazo de 1 hora e 15 minutos. O contra-trilho partido foi substituido. A machina nada soffreu

Em 1 de junho, descarrilou um carro n. 5 serie P, de um especial de cargas, no kilometro 485, devido a grande velocidade quo trazia esse trem. O carro percorreu descarrilado uma distancia de 750^{m},0, quebrando 150 parafusos da linha. O encarrilamento foi promptamente feito. Foram substituidos os parafusos inutilisados.

A 6 do mesmo mez, descarrilou um carro vasio da serie T do trem de lastro, no kilometro 498, por ter passado sobre um porco. O carro descarrilado indo de encontro a um poste telegraphico, partiu-o. O carro, que nada soffreu, foi promptamente encarrilado. A linha nada soffreu e o poste foi substituido.

A 29 do mesmo mez, um trem especial de cargas foi de encontro a um trolley da 6ª Divisão e um carro que se achava no desvio do posto telegraphico de Bom Jesus, por não estar em seu posto o respectivo guarda. O trolley ficou inutilisado; o carro nada soffreu e a machina do trem ficou ligeiramente avariada no limpa-trilhos. A linha nada soffreu.

A 10 de de julho, descarrilou um carro de um trem especial de cargas, ao entrar na chave inferior da Estação do Lageado, por ter cahido sobre a linha um páo que vinha no mesmo carro. A linha nada soffreu. O encarrilamento foi promptamente feito. Do accidente apenas resultou um atrazo de 34 minutos ao trem CP 28.

A 8 de setembro, o trem M7 foi de encontro ao carro n. 130 V, que se achava no desvio do armazem da Estação de S. José, devido a estar aberta a respectiva chave e não estar no seu posto o guarda. Soffreram avarias o carro e a machina no limpa-trilhos. A linha nada soffreu.

A 23 de dezembro, ás 5 horas e 45 minutos da tarde, descarrilaram o truck trazeiro do carro n. 2, ER e o dianteiro do carro n. 25 D, por occasião de manobras, no pateo da estação do Norte, devido a ter cahido na linha uma peça do 1º carro. O encarrilamento ficou concluido ás 6 horas e 30 minutos. Os carros soffreram algumas avarias nos respectivos trucks. A linha nada soffreu.

A 25 do mesmo mez, descarrilaram na chave superior da Estação de Itaquera, 2 carros de passageiros do trem CP13, devido a trazer de rastos um desses carros uma peça do freio. O encarrilamento ficou concluido ás 10 horas e 20 minutos da noite. Ficou damnificado o carro n. 31 D. A linha soffreu algumas avarias, sendo logo reparadas. Devido a esse accidente, soffreu um atrazo de 2 horas e 20 minutos o trem SP1.

3ª Residencia

A 13 de fevereiro, o trem MP10, ao partir da Estação de Sabauna, entrou pelo desvio morto, indo de encontro aos carros que alli se achavam, devido a estar aberta a respectiva chave; os carros nada soffreram; a machina ficou ligeiramente avariada no limpa-trilhos. O trem soffreu um atrazo de 40 minutos, tempo necessario para fazer-se o encarrilamento.

A 28 do mesmo mez, descarrilou o truck da frente do carro n. 13 D, do trem MP 7, na Estação de Guayuna, devido a estarem muito gastos os frisos das rodas desse carro. Não houve avarias. O encarrilamento foi promptamente feito.

A 9 de maio, descarrilou, no pateo da Estação do Norte, por occasião de manobras, o carro n. 8, serie D, devido a engano do respectivo guarda. O carro que ficou com duas escadas quebradas, foi promptamente encarrilado.

A linha nada soffreu.

Ramal de Porto Novo

A 8 de janeiro, no kilometro 201+166 metros, cahio uma barreira interrompendo a linha. Devido a esse accidente atrazaram-se os trens MR 1, duas horas e 30 minutos, o SR 4, tres horas e o SR 1, duas horas e 15 minutos.

A 28 de fevereiro, descarrilou a machina n. 149, por occasião de manobras, no kilometro 250+390 metros, devido a ter-se partido uma das rodas do tender.

A linha nada soffreu.

A 20 de março, descarrilou o carro n. 80 QQ, de um trem especial de mercadorias, no kilometro 218, por ter-se quebrado o pino de uma roda desse carro.

A linha nada soffreu. O carro foi recolhido á Estação do Chiador.

O encarrilamento foi feito em uma hora.

Ramal de Ouro Preto

Em 1 de janeiro, devido a fortes chuvas, cahiram 300^{m3},00 de pedra e terra no kilometro 338, impedindo a linha. Ficaram inutilisados dous trilhos, que foram substituidos. A linha ficou desimpedida duas horas e 50 minutos depois.

No mesmo dia, no kilometro 528, tambem devido a fortes chuvas, cahiram quatro barreiras, impedindo a linha durante uma hora e 30 minutos.

A 4 do mesmo mez, descarrilou o carro n. 18, serie II, do trem MO 1, entre os kilometros 529 e 530, devido a defeito nas rodas desse carro. Não houve avarias. O encarrilamento foi feito em 30 minutos.

A 18 de junho, descarrilou a machina n. 13, que conduzia o trem especial do Pagador, na chave dupla da Estação de Ouro Preto, devido a não estar no seu posto o respectivo guarda.

A 29 de agosto, o trem SO 1, ao entrar na Estação de Rodrigo Silva, foi de encontro aos carros do trem de lastro, que se achavam desviados na linha recta, devido a não estar em seu posto o guarda da respectiva chave. Ficaram avariados quatro desses carros e a machina do SO 1.

A linha nada soffreu.

A 5 de outubro, descarrilou o carro n. 162, serie V, do trem MO 3, nos kilometros 505 e 515, devido a má distribuição do carregamento.

Não houve avarias. Devido a esse descarrilamento, o trem MO 3 soffreu um atrazo de duas horas.

A 24 de novembro, descarrilou o carro n. 75, serie V, do trem MO 1, no kilometro 534, devido a má composição do trem. O encarrilamento foi feito em duas horas e 20 minutos. Ficaram quebrados alguns parafusos e dormentes da linha, que foram substituidos.

23º — Despeza

As quotas kilometricas do custeio da linha propriamente dita, no anno de 1895, comparadas com a do anno de 1894, são as seguintes :

	LINHA	KILOMETROS	POLICIA DA LINHA		CONSERVAÇÃO ORDINARIA DA LINHA		CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA DA LINHA		TOTAES	
			1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Central	1ª.....	61,575	2:[illegible]37$110	3:010$[illegible]	15:[illegible]28$014	11:577$[illegible]	1:931$914	917$887	20:93[illegible]$077	15:[illegible]158$155
	2ª.....	[illegible],405	1:2[illegible]58$18	2:334$[illegible]2	13:111$81[illegible]	10:753$[illegible]5	5:127$26[illegible]	2:301$[illegible]07	19:534$850	[illegible]:[illegible]7$[illegible]4
	3ª.....	80,[illegible]	[illegible]$82[illegible]	1.20[illegible]$52	[illegible]:17[illegible]$2[illegible]	2:888$[illegible]3	[illegible]$324	240$[illegible]	[illegible]:0[illegible]$77	[illegible]$[illegible]5
	4ª.....	80,081	71[illegible]$15	[illegible]33$82	1:1[illegible]$57[illegible]	2:2[illegible]28$32	188$[illegible]8	2[illegible]$37[illegible]	5:3[illegible]$42[illegible]	3.122[illegible]$[illegible]2
	5ª.....	181,500	801$715	717$1[illegible]5	2:833$[illegible]7	2:33[illegible]$[illegible]7	600$[illegible]80	92$317	4:23[illegible]$370	3:1[illegible]$540
	6ª.....	145,[illegible]60	[illegible]$533	2[illegible]7$[illegible]87	3:317$181	2:109$[illegible]2	637$811	218$845	4:33[illegible]$28[illegible]	2.[illegible]$931
Ramal	da Gr[illegible]ão.....	1,123	1[illegible]$72	[illegible]:312$[illegible]1	1.[illegible]$[illegible]	27[illegible]	6.711$231	12:5[illegible]$[illegible]52	107:[illegible]$803	[illegible]$923
	da Santa Cruz...	31,[illegible]	1:501$872	1:341$87[illegible]	[illegible]07$2[illegible]	[illegible]$22[illegible]	414$719	143$[illegible]	[illegible]:[illegible]58$[illegible]	11:27[illegible]$19
	M[illegible]s.....	4,[illegible]29	438$143	33[illegible]$279	5:341$944	[illegible]:27[illegible]	[illegible]$894	2[illegible]$272	[illegible]:549$133	[illegible]$718$10
	» S. Paulo.....	388,198	[illegible]3$29	[illegible]$82[illegible]	3:1[illegible]	2.7[illegible]	771$[illegible]0	[illegible]$[illegible]7	4:4[illegible]$7[illegible]	[illegible]
	» Porto Novo..	[illegible]3,75[illegible]	501$[illegible]15	1:873$[illegible]	3:424$[illegible]54	3:4[illegible]$331	55$075	2[illegible]	4:481$172	[illegible]$[illegible]701
	» Ouro Preto..	3,381	572$[illegible]0	[illegible]$82[illegible]	5:[illegible]	3:374$1[illegible]5	4:[illegible]$12[illegible]	[illegible]$[illegible]1[illegible]	10:61[illegible]$[illegible]3	[illegible]$[illegible]116

VI

6ª DIVISÃO PROVISORIA

1º — Trabalhos

Por aviso de 28 de março foi creada a 6ª Divisão Provisoria para incumbir-se dos estudos referentes ao alargamento da bitola de Taubaté a Norte.

Nomeado por acto da mesma data, assumio a direcção o Engenheiro Juvenal de Sá e Silva, tão prematuramente roubado aos serviços desta Estrada.

As exigencias de novas condições technicas obrigaram aquelle chefe a proceder a reconhecimentos de novos traçados, optando por uma nova linha, ao sahir logo de Taubaté, que evitasse a forte declividade de 2 °/₀ existente na actual.

Approximadamente á cidade de S. José dos Campos foi corrida nova linha, abandonando a actual estação, situada no alto de uma collina, que só podia ser attingida com rampa de 2 °/₀, muito superior, portanto, á adoptada para as condições do projecto actual.

Não conseguiu-se, porém, evitar o tunnel entre as estações de Bom Jesus e Guararema, melhorando-se comtudo as rampas e contra-rampas que precedem e seguem o tunnel.

Evitando-se as fortes declividades desse trecho do valle do rio Guararema, foram tambem corridas linhas que muito melhoram as condições do traçado.

Entre as estações de Poá e Lageado foram feitos estudos com o fim de melhorar tambem fortes declividades.

Dous kilometros além de Lageado a linha foi totalmente abandonada, tendo-se corrido uma variante de cerca de 21 kilometros, que vai ligar-se na linha actual, na 5ª parada, passando pela freguezia de S. Miguel, Colonia e arraial da Penha.

Ficaram perdidas as estações de Itaquera e Guayaúna, que servem a pontos pouco populosos.

Dadas as primeiras providencias para que de prompto fossem iniciados os serviços, só foi batida a estaca — 0 — junto a Taubaté a 1 de maio.

Foi levantada a planta da linha, em uma extensão de 29.580^{m},0, dando uma média diaria de 779^{m},0.

Até 18 de setembro foi feito o levantamento de 20.033^{m},25 de linha e foram corridos 9359,^{m}36 de variantes, dando uma média diaria de 414^{m},0.

A 1ª turma levantou tambem a planta de 97 obras d'arte e quatro estações.

As obras de alvenaria existentes na parte da linha levantada pela 1ª turma são em numero de 133, assim discriminadas:

Estações	4
Pontilhões de viga metallica	20
» em arco	13
Fossos americanos	8
Bocirós capeados	20
» de manilhas	22
» abertos	44
Drenos	2

Os serviços a cargo da 2ª turma foram iniciados a 1º de maio e ultimados a 10 de novembro, tendo sido levantada a planta de 50.079^{m},36 e corridas variantes em uma extensão de 29.768^{m},09, dando uma média diaria de 412^{m},0.

Na 2ª turma levantou-se a planta de 172 obras d'arte.

As obras de alvenaria existentes no trecho da linha a cargo da 2ª turma, são em numero de 198, assim discriminadas:

Estações	5
Tunnel	1
Pontes	2
Pontilhões de viga metallica	18
» em arco	28
Fossos americanos	4
Bocirós capeados	67
» de manilhas	17
» abertos	56

Os serviços a cargo da 3ª turma foram iniciados a 15 de maio e ultimados a 30 de outubro; foi levantada a planta da linha em uma extensão de 55.346^{m},30 e

corridas variantes de 25.265^{m},8 fazendo um total de 80.612^{m},10, dando uma média diaria de 589^{m},0.

Foram levantadas por esta turma plantas de 91 obras d'arte.

As obras de alvenaria existentes no trecho da 3ª turma são em numero de 159, assim discriminadas :

Estações	8
Pontes	3
Pontilhões de viga metallica	54
» em arco	10
Fossos americanos	8
Bocirros capeados	16
» de manilha	40
» abertos	20

Resumindo :

Planta da linha	165.038^{m},5
Linha explorada ultima	64.593,3
» » perdida	14.060,0
Total	243.691,8

Obras de alvenaria:

Estações e paradas	17
Pontes	5
Tunnel	1
Pontilhões de viga metallica	92
» em arco	51
Fossos americanos	20
Boeiros capeados	103
» de manilha	79
» abertos	120
Drenos	2

Foi levantada a planta da linha, em uma extensão de 29.580^m,0, dando uma média diaria de 779^m,0.

Até 18 de setembro foi feito o levantamento de 20.033^m,25 de linha e foram corridos 9359,^{m}36 de variantes, dando uma média diaria de 414^m,0.

A 1ª turma levantou tambem a planta de 97 obras d'arte e quatro estações.

As obras de alvenaria existentes na parte da linha levantada pela 1ª turma são em numero de 133, assim discriminadas:

Estações	4
Pontilhões de viga metallica	20
» em arco	13
Fossos americanos	8
Bocirôs capeados	20
» de manilhas	22
» abertos	44
Drenos	2

Os serviços a cargo da 2ª turma foram iniciados a 1º de maio e ultimados a 10 de novembro, tendo sido levantada a planta de 50.079,^{m}36 e corridas variantes em uma extensão de 29.768,^{m}09, dando uma média diaria de 412,^{m}0.

Na 2ª turma levantou-se a planta de 172 obras d'arte.

As obras de alvenaria existentes no trecho da linha a cargo da 2ª turma, são em numero de 198, assim discriminadas:

Estações	5
Tunnel	1
Pontes	2
Pontilhões de viga metallica	18
» em arco	28
Fossos americanos	4
Bocirôs capeados	67
» de manilhas	17
» abertos	56

Os serviços a cargo da 3ª turma foram iniciados a 15 de maio e ultimados a 30 de outubro; foi levantada a planta da linha em uma extensão de 55.346,^{m}30 e

corridas variantes de 25.265^{m},8 fazendo um total de 80.612^{m},10, dando uma média diaria de 589^{m},0.

Foram levantadas por esta turma plantas de 91 obras d'arte.

As obras de alvenaria existentes no trecho da 3ª turma são em numero de 159, assim discriminadas :

Estações	8
Pontes	3
Pontilhões de viga metallica	54
» em arco	10
Fossos americanos	8
Boeiros capeados	16
» de manilha	40
» abertos	20

Resumindo :

Planta da linha	165.038^{m},5
Linha explorada ultima	64.593,3
» » perdida	14.060,0
Total	243.691,8

Obras de alvenaria:

Estações e paradas	17
Pontes	5
Tunnel	1
Pontilhões de viga metallica	92
» em arco	51
Fossos americanos	20
Boeiros capeados	103
» de manilha	79
» abertos	120
Drenos	2

Os serviços de escriptorio foram iniciados a 12 de junho e tiveram bem pouco desenvolvimento até novembro, visto que o pessoal era muito reduzido e bem poucas cadernetas tinham vindo do campo.

Actualmente está desenhado todo o serviço de linha feito no campo. Já se acham projectados 49.963^{m},9, sendo: 31.930^{m},7 da linha actual aproveitada, 7.131^{m},90 em 11 modificações projectadas com o fim de evitar curvas de muito fraco raio, e 9.833^{m},8 de variantes que abandonam inteiramente o leito actual.

As obras d'arte em numero de cerca de 400 não estão desenhadas, e conseguintemente, as modificações não foram ainda projectadas.

As novas obras d'arte não se acham tambem projectadas.

Estão promptas 209 folhas de plantas.

Até maio proximo futuro o projecto da linha poderá ser ultimado.

O novo projecto da linha, como é facil imaginar, não tem podido attender a compensações no movimento de terra, obrigado como está a aproveitar, sempre que for possivel, o leito actual da estrada.

Em muitos pontos foram projectados rebaixamentos da linha actual, que não excedem de 1^{m},0, e outros alteamentos nos mesmos limites, sendo este o meio mais economico de adoptar-se as condições da bitola de 1^{m},6.

Tem-se attendido, sempre que possivel, á facilidade de futuro serviço de construcção sem interrupção do trafego.

As condições technicas a que a nova linha deverá satisfazer, teem sido de rampa maxima de 1,5 °/₀ e curva de raio minimo 201^{m},12 (5°—42').

2° — Despeza

O custo destes serviços elevou-se a 424$464 por kilometro, o que fica bem áquem dos custos kilometricos de identicos trabalhos executados proximamente na mesma zona pelo Estado de S. Paulo e muito inferiores aos obtidos pelo prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brazil nos ultimos estudos que tem executado.

Discriminação da despeza

Abril	Pessoal	2:821$441	
	Material	230$610	3:052$051
Maio	Pessoal	16:666$513	
	Material	3:450$513	20:117$026
Junho	Pessoal	19:360$256	
	Material	5:402$836	24:763$092
Julho	Pessoal	21:758$876	
	Material	508$550	22:267$426
Agosto	Pessoal	22:148$962	
	Material	899$600	23:048$562
Setembro	Pessoal	23:894$120	
	Material	1$450	23:895$570
Outubro	Pessoal	24:336$488	
	Material	492$260	24:828$748
Novembro	Pessoal	19:657$805	
	Material	1:164$005	20:821$810
Dezembro	Pessoal	18:554$761	
	Material	582$240	19:137$001
			181:931$286

VII

ALMOXARIFADO

Secção de carga e descarga

Todo o material importado dos paizes estrangeiros foi descarregado por essa secção e entregue ás divisões ou ao almoxarifado: o combustivel, porém, cuja descarga, deposito e distribuição lhe compete, teve o seguinte movimento:

Carvão Cardiff — Em fevereiro concluiram-se as descargas dos navios *Trafalgar*, *Annie Maud*, *Canadá*, *Prince Robert* e *Pythomene*, por conta do ultimo contracto feito na Europa e procedeu-se simultaneamente á verificação dos respectivos carregamentos, consignados á Estrada, dando sobra em relação á quantidade manifestada os navios *Trafalgar* e *Annie Maud* e falta os navios *Canadá*, *Prince Robert* e *Pythomene*; a sobra foi de 55.225 kilos e a falta de 101.070 kilos.

Tendo sido contractado o fornecimento deste combustivel com Lage e Irmãos, deixaram os navios de ser consignados á Estrada, sendo o material entregue no cáes.

	k
Existencia em 1 de janeiro sujeita á verificação	6.599,915
Recebido do contracto Lage e Irmãos	115.855,950
Supprido pela E. de F. Oeste de Minas	8.319,130
Sobra encontrada nos dous navios acima	55,225
Somma	120.830,220

O fornecimento foi feito do modo seguinte:

	k
Locomoção — para os depositos	116.932,020
» » as officinas	1.401,750
» » as machinas em serviço nesta secção	253,760
Trafego — para a luz electrica	261,660
» » a estação Maritima	217,570
» » o rebocador *General Carneiro*	9,580

Linha — para as residencias	213,000
Particulares — para o prolongamento da E. de F. Central do Brazil	341,120
Particulares — para pagamento á E. de F. Oeste de Minas	1.098,690
Falta encontrada nos tres navios	101,070
Somma	120.830,220

Carvão para forja — Existencia em 1 de janeiro sujeita á verificação ..... 1.066,818 k

Sobra encontrada 26,632

Somma 1.093,450

Fornecimentos:

Locomoção — officinas	646,620 k	
» deposito de S. Diogo	45,230	
» » de E. Rios	17,600	
» » de Lafayette	40,000	
» » Norte	28,000	
Linha — residencias	306,000	1.083,450 k
Existencia		10,000
Somma		1.093,450

Carvão de coke — Existencia em 1 de ..iro sujeita á verificação ..... 300.000 k

Fornecimentos:

Locomoção — officinas	151,520	
» deposito de S. Diogo	17,830	
» » do Norte	55,000	224,350 k
Existencia		75,650
Somma		300,000

DEPOSITOS

Movimento dos artigos de maior consumo, durante o anno de 1895

Arame farpado — Do anno anterior passaram 1278 rolos, fazendo-se acquisição de mais 1000 rolos, da casa commercial de Knaack & Valle, ao preço de 17$500 cada rolo. Do total foram fornecidos 760 e ficam 1518 para 1896.

Azeite de sebo — Entraram do mercado em diversas parcellas 19.555 litros, todos fornecidos para satisfazer pedidos das diversas repartições; regulando os preços de 590 a 620 réis cada litro.

Alvaiade de chumbo ou de zinco — Compraram-se no mercado 23.000 kilogr., que foram juntamente com 1057 kilos existente em deposito fornecidos: 1604 kilos á Locomoção e 22.453 kilos á Via Permanente.

Agua raz — Dos 6.622 kilos entrados de diversas casas do mercado desta Capital, 6158 foram fornecidos para consumo das Divisões, e 464 ficaram em deposito para 1896.

Aço — O fornecimento total deste artigo, durante o anno, foi de 91.922 1/2 kilos, pela importancia de 85:738$538, sendo parte de compras effectuadas neste anno, e parte do anterior, pela existencia em deposito.

Cal de pedra — Os fornecimentos deste artigo, que é em geral adquirido no Estado de Minas, pela conveniencia do serviço, a que é destinado, para as dependencias da 5ª Divisão, elevaram-se a 1.467.400 litros, entregues directamente ás Residencias, de accordo com as respectivas requisições de cada Residencia.

Os preços regularam de 23 a 25 réis cada litro.

Correias — De diversas qualidades e dimensões, entraram 4500 metros pela importancia de 31:591$380 para o serviço de Locomoção e Via Permanente.

Cimento — Passaram do anno anterior 460 barricas e compraram-se 7548, sendo: 1595 por 16:747$500 á Companhia Industrial do Brazil; 1961 por 22:551$500 a J. de Oliveira Castro; 500 a Robillard Braga & C. por 5:100$ e 3492 a F. Lumay por 44:814$837.

Da quantidade total foram fornecidos 6237 á 5ª Divisão para serviço das residencias, e ficam 1771 em deposito.

Dynamite — Entraram e sahiram para a Via Permanente 2011 kilos deste material, comprado aos preços de 4$000 a 4$900 por kilo.

Enxadas — Attingiu a cifra de 4938 a quantidade distribuida ás Residencias no correr do anno, quasi exclusivamente para o serviço da conservação da Linha.

Estopa — Os 154.914 kilos comprados durante o anno custaram no total a importancia de 98:036$693, dos quaes foram fornecidos 143.529 kilos para diversas Divisões e repartições desta Estrada, ficando por isso um saldo no deposito de 11.385 para 1896.

Estanho em verguinhas — Foram fornecidos para as 2ª, 4ª e 5ª Divisões, 2930 kilos na importancia de 7:317$500 de 3390 kilos entrados por compra no mercado. Ficam em deposito para 1896,460 kilos.

Ferro — Attingiram a importancia de 189:938$530 os fornecimentos deste material de diversas qualidades e dimensões, inclusive o ferro bruto, denominado gusa, para o serviço das Officinas e outras com o mesmo destino e para a Via Permanente, incluido naquella importancia o custo de 200 chapas russas, compradas por 2:400$000.

Graxa — Entraram de diversas casas commerciaes desta praça 560.805 kilos, na importancia de 426:664$349, toda fornecida á Locomoção.

Kerozene brilhante — O consumo do anno foi de 16.376 latas, fornecidas para illuminação das Estações, Residencias e Locomoção, ficando ainda um saldo em deposito de 849 latas para 1896, estando naquella quantidade incluidas as 25 que passaram do anno anterior.

Oleo de banha — A Companhia Geral de Lubrificação vendeu a esta Estrada 14.036 litros deste oleo, cuja quantidade foi distribuida em fornecimentos ás diversas Divisões e dependencias.

Oleo de linhaça — Reunidos do saldo ao anno anterior de 1355 os 42.627 comprados no mercado, foram fornecidos 41.306 kilos e passaram para o anno seguinte 2676.

Madeira de lei — Importaram em 201:915$885 as compras effectuadas durante o anno, sendo 97:799$922 de madeira em bruto, de contracto com João

Antonio Alves de Brito, para serviço das officinas da 4ª Divisão, discriminadas da seguinte fórma: Fornecimentos:

á Locomoção	119:916$673
á Linha.	81:231$212
á Officina Telegraphica	768$000
	201:915$885

Pinho em geral — A existencia em deposito em 1 de janeiro era de 92:790$011 deste artigo, em diversas dimensões; compraram-se mais durante o anno 248:357$321, que elevaram o deposito a 341:147$332; fizeram-se fornecimentos na importancia de 309:389$690; ficando, portanto, em deposito um saldo de 31:757$642.

Tijolos de alvenaria — Pela 5ª Divisão, para o serviço das Residencias e por intermedios dos respectivos engenheiros residentes foram comprados no interior, por conveniencia do serviço, 786.924 tijolos aos preços de 30 a 34$ por milheiro.

Telhas — Existiam em 1º de janeiro 93.016 e foram compradas no mercado 73.274.

Os fornecimentos elevaram-se a 126.419 e o saldo que passa para o anno seguinte é de 39.871.

Segue o quadro demonstrativo do custo dos fornecimentos de cada mez, discriminada a despeza de cada Divisão ou Repartição.

Janeiro	470:117$[illegible]	Administração Central	3[illegible]:375$659
Fevereiro	412:301$389	Trafego	641:616$734
Março	505:370$716	Contabilidade	278:43[illegible]$743
Abril	208:545$229	Locomoção	1.727:150$407
Maio	337:3[illegible]3$046	Via permanente	1.882:729$321
Junho	225:032$821	6ª Divisão	2:230$955
Julho	600:350$801	Prolongamento	5:733$402
Agosto	385:911$033	E. F. Sul de Pernambuco	1:330$000
Setembro	320:381$313		
Outubro	347:237$[illegible]40		
Novembro	281.753$281		
Dezembro	350.956$470		
	4.578:614$221		4.578:614$221

VIII

ACCIDENTES

O numero de accidentes durante o anno foi de 267, sendo 197 feridos e 70 mortos.

Foram victimas destes accidentes:

Viajantes,	48
Pessoas estranhas	68
Empregados da Estrada	151

Relativamente ao numero e percurso kilometrico dos trens, pode-se comparar a proporção dos accidentes nos ultimos sete annos, pela seguinte estatistica :

ANNOS	NUMERO DE TRENS	PERCURSOS KILOMETRICOS	ACCIDENTES		
			Feridos	Mortos	Total
1889	45.227	2.897.321	67	18	86
1890	50.336	3.220.202	104	36	140
1891	60.410	3.671.545	134	66	200
1892	61.900	4.475.273	142	71	213
1893	80.204	5.172.693	110	88	198
1894	101.870	5.318.681	107	64	172
1895	92.704	5.462.970	197	70	267

O annexo A 4 — indica os casos e a natureza dos accidentes occorridos durante o anno de 1895, e bem assim o numero de machinas e vehiculos avariados por occasião de alguns desses accidentes.

Jeronimo Rodrigues de Moraes Jardim.

A I.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 1ª DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Relação dos contractos, ajustes definitivos de cessões, etc., celebrados durante o anno de 1895

Janeiro 9

The Brazilian Contracts Corporation, Limited.— Contracto para fornecimento de superstructuras metallicas para pontilhões dos kilometros 186×369 e 187×110 no ramal de S. Paulo e das chapas de dilatação e amarração da ponte de Santo Antonio no mesmo ramal.

Janeiro 26

Diversos.— Contracto para fornecimento de materiaes e artigos diversos para o primeiro trimestre do anno corrente.

Fevereiro 4

Lage Irmãos.— Contracto para fornecimento de cem mil toneladas de carvão de pedra para consumo da Estrada durante o corrente anno.

Fevereiro 20

Companhia Edificadora.— Accordo alterando a clausula III do contracto celebrado em 8 de novembro de 1894 para construcção de quarenta vagões destinados ao transporte de gado na estrada de ferro Porto Alegre a Uruguayana.

Março 4

João Nery Ferreira.— Termo de concessão para assentamento de um apparelho telephonico na estação de Retiro.

Março 4

Joseph Lumay & Comp.— Contracto para fornecimento de dez mil escovas completas de lubrificação para eixos de carros e vinte mil mechas para as mesmas.

Março 20

Companhia estrada de ferro Oeste de Minas.— Accordo para continuação do trafego reciproco.

Março 26

Francisco de Assis Pereira.— Termo de transferencia do contracto celebrado em 9 de agosto de 1894, aos cidadaos Brito, Ferreira & Comp., para o arrendamento de parte do edificio da Estação Central destinada a botequim.

Março 29

Paulo Rüchert.— Termo de transferencia do contracto celebrado em 6 de novembro de 1894 ao cidadão João de Moura, para arrendamento do edificio no recinto da Estação de Lafayette, para estabelecimento de botequim.

Abril 6

José Antonio da Rocha Guimarães.— Contracto para fornecimento de cem mil dormentes de bitola larga.

Abril 10

Alcides Catão da Rocha Medrado.— Contracto para fornecimento de cento e cincoenta mil dormentes de madeira de lei.

Abril 16

Abel Gomes.— Contracto para fornecimento de dez mil dormentes de bitola estreita e dez mil dormentes de bitola larga.

Abril 19

Antonio Coutinho de Vasconcellos.— Contracto para fornecimento de quarenta mil dormentes de bitola larga e dez mil dormentes de bitola estreita.

Abril 20

Companhia Progresso Industrial do Brazil.— Accordo para regular a concessão do ramal particular construido pela mesma companhia e que liga-se ao desta estrada na estação de Bangú.

Abril 20

João Antonio de Almeida.— Ajuste para collocação de uma pequena mesa na plataforma da estação do Cruzeiro com o fim de vender aos passageiros café, doces e bebidas.

Abril 22

D. Therezo Feital da Rocha.— Ajuste para collocação de um mostrador com balcão em diversas estações dos suburbios, para vender aos passageiros jornaes, doces, frutas, cigarros e outras miudezas congeneres.

Abril 23

Brito, Ferreira & Comp.— Termo de transferencia do contracto celebrado em 21 de março de 1895, aos Srs. Costa Picanço & Comp., para arrendamento da parte do edificio da estação Central destinada a botequim.

Abril 24

Firmo de Faria Allernaz.— Termo de obrigação para a entrega e transporte de encommendas e bagagens entre a estação do Norte e Centro Commercial de S. Paulo, assim como para entrega e tomada de volumes a domicilio.

Maio 6

Laurentino de Camargo.— Contracto para o arrendamento do espaço na plataforma da estação do Norte, em S. Paulo, destinado a botequim.

Maio 6

Fog & Comp.— Contracto para fornecimento de materiaes de sobresalentes para material rodante.

Maio 7

Diversos.— Contracto para fornecimento de materiaes e artigos diversos para o segundo trimestre do corrente anno.

Maio 10

Virgilio Christiano Machado e João Augusto Moreira.— Contracto para fornecimento de sessenta mil dormentes de bitola larga e dez mil de bitola estreita.

Maio 10

Jeronymo Roberto de Mesquita.— Termo de concessão para assentamento de um apparelho telephonico na estação Jeronymo de Mesquita.

Maio 15

Bento Augusto da Cruz.— Contracto para construcção de um abrigo para madeiras no pateo da estação maritima da Gambôa.

Maio 17

Julio A. Horta Barbosa, João José da Cruz Camarão e Norberto de Macedo.— Contracto para fornecimento de duzentos mil dormentes de bitola larga.

Maio 29

F. P. Passos.— Contracto para construcção do prolongamento do armazem de immigrantes na estação maritima da Gambôa.

Maio 29

Miguel Archanjo de Jesus.— Contracto para fornecimento de cem mil dormentes para bitola de 1m.60.

Junho 6

Companhia Engenho Central de Lorena.— Accordo para uso e goso por parte da Estrada de Ferro Central do Brazil do desvio construido pela mesma companhia na estação de Lorena.

Junho 7

Emilio Ott & Comp.— Contracto para fornecimento de cento e setenta e dous mil e quinhentos litros de oleo para lubrificação de machinas da marca « S. R. Volvolin ».

Junho 10

F. Lebre & Comp.— Contracto para fornecimento de cento e sessenta e cinco mil litros de oleo para carros da marca « Ragosine » e trinta e tres mil e setecentos e cincoenta litros de oleo para cylindros.

Junho 10

João Antonio Alves de Brito.— Contracto para fornecimento de cem mil dormentes de bitola larga.

Junho 12

F. P. Passos.— Contracto para collocação de trinta e quatro venezianas na estação maritima da Gambôa.

Junho 15

Francisco Lumay.— Contracto para fornecimento de sobresalentes para material rodante.

Junho 22

Barros & Tavares.— Contracto para fornecimento de cincoenta mil dormentes de bitola larga e estreita.

Junho 23

Augusto de Toledo & Comp.— Contracto para fornecimento de cincoenta mil dormentes para bitola de 1m,60.

Junho 23

Commissão incumbida da construcção da nova capital do Estado de Minas Geraes.— Accordo para transporte de materiaes e outros artigos para Bello Horizonte.

Junho 29

Companhia Geral de Serviços Maritimos.— Contracto para o serviço de descarga de combustivel, material fixo e rodante, machinas diversas, etc., que vierem consignados ou pertencerem á Estrada de Ferro Central do Brazil.

Junho 29

João Antonio Alves de Brito.— Contracto para fornecimento de madeira de lei necessaria para o serviço da locomotiva.

Julho 3

Antonio Oliveira dos Santos Carlos.— Contracto para fornecimento de dez mil dormentes de madeira de lei.

Julho 15

Manoel Augusto Teixeira.— Contracto para fornecimento de cinto e cincoenta mil parafusos com porcas e arruelles — Grower — para trilhos da bitola larga do typo B.

Julho 26

Simon Levy.— Contracto para collocação de quadros-annuncios nos carros de passageiros, nas estações e mais edificios da Estrada.

Agosto 1

Behrend Schmidt & Comp.— Contracto para fornecimento e entrega no almoxarifado, ou na ponte da Gamboa, de cem mil litros de oleo mineral denominado «Oleo Pritsch».

Agosto 3

The Brazilian Contracts Corporation Limited.— Contracto para fornecimento e entrega na ponte da Gamboa, de quatro girabrequins construidos de aço doce perfeitamente equilibrados, para bitola de 1m,00, girando em um vão livre de 18m,00, e construidos de modo a supportar um peso de 150 toneladas em movimento.

Agosto 6

Companhia Aurifera de Minas Geraes.— Accordo para construcção de um desvio no kilometro 562+458 da linha do centro.

Agosto 8

Joaquim Machado de Mello e Elysen Guilherme da Silva.— Contracto para fornecimento de cincoenta mil dormentes de bitolas larga e estreita.

Agosto 8

Companhia Viação Ferrea Sapucahy.— Accordo para a construcção da passagem da via-ferrea Sapucahy em cruzamento sobre a Estrada de Ferro Central do Brazil no kilometro 101—511—11 Sant'Anna á Barra do Piraly.

Agosto 10

Companhia Edificadora.— Contracto para construcção de um deposito, com escriptorio, para materiaes da 5ª Divisão.

Agosto 14

Diversos.— Contracto para fornecimento de materiaes e artigos diversos para o segundo semestre do corrente anno.

Agosto 14

Diversos.— Termo de novação do contracto para fornecimento de materiaes e artigos diversos para o segundo semestre do corrente anno.

Agosto 15

Antonio Proost Rodovalho.— Accordo para construcção de um desvio na estação do Lageado.

Agosto 19

Companhia de Lacticinios.— Ajuste para collocação de um kiosque junto á estação de Mantiqueira com o fim de vender aos passageiros leite, manteiga, queijos, biscoitos e doces.

Agosto 31

The Brazilian Contracts Corporation Limited.— Contracto para fornecimento de uma caixa de ferro, para agua destinada á estação de Alliança.

Agosto 31

Moura Costa & Comp.— Termo de novação de contracto para fornecimento de cal de pedra durante o segundo semestre do corrente anno.

Agosto 31

Governo do Estado de Minas Geraes.— Accordo para novação do contracto celebrado em 29 de março de 1890 relativo á arrecadação dos impostos sobre passagens, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos procedentes do Estado de Minas Geraes ou que para elle se dirigirem pelas linhas desta estrada.

Agosto 31

José Alves da Costa Braga.— Contracto para arrendamento de um chalet existente na estação de Miguel Burnier, destinado ao estabelecimento de um botequim.

Setembro 11

Frederico Vierling & Comp.— Contracto para fornecimento de cem carimbadores de bilhetes a secco.

Setembro 28

F. P. Passos.— Contracto para construcção do edificio da nova parada da praia Formosa.

Outubro 2

Empreza de Obras Publicas do Brazil.— Contracto para construcção da estação Henrique Hargreaves.

Outubro 8

Adriano Antonio Alves da Costa.— Contracto para o arrendamento de um torreão na estação do Porto Novo do Cunha para estabelecimento de restaurante.

Junho 23

Augusto de Toledo & Comp. — Contracto para fornecimento de cincoenta mil dormentes para bitola de 1m,60.

Junho 25

Commissão incumbida da construcção da nova capital do Estado de Minas Geraes. — Accordo para transporte de materiaes e outros artigos para Bello Horisonte.

Junho 29

Companhia Geral de Serviços Maritimos. — Contracto para o serviço de descarga de combustivel, material fixo e rodante, machinas diversas, etc., que vierem consignados ou pertencerem á Estrada de Ferro Central do Brazil.

Junho 29

João Antonio Alves de Brito. — Contracto para fornecimento de madeira de lei necessaria para o serviço de Locomoção.

Julho 3

Antonio Olegario dos Santos Carlos. — Contracto para fornecimento de dez mil dormentes de madeira de lei.

Julho 15

Manoel Augusto Teixeira. — Contracto para fornecimento de cento e cincoenta mil parafusos com porcas e arruellas « Grower » para trilhos de bitola larga do typo B.

Julho 26

Simon Levy. — Contracto para collocação de quadros-annuncios nos carros de passageiros, nas estações e mais edificios da Estrada.

Agosto 1

Behrend Schmidt & Comp. — Contracto para fornecimento e entrega no almoxaritado, ou na ponte da Gamboa de cem mil litros de oleo mineral denominado « Oleo Putsch ».

Agosto 3

The Brazilian Contracts Corporation Limited. — Contracto para fornecimento e entrega na ponte da Gamboa, de quatro girders construidos de aço doce perfeitamente equilibrados, para bitola de 1m,60, girando em um vão livre de 18m,00, e construidos de modo a supportar um peso de 150 toneladas em movimento.

Agosto 6

Companhia Aurifera de Minas Geraes. — Accordo para construcção de um desvio no kilometro 562+458 da linha do centro.

Agosto 8

Joaquim Machado de Mello e Elyseu Guilherme da Silva. — Contracto para fornecimento de cincoenta mil dormentes de bitolas larga e estreita.

Agosto 8

Companhia Viação Ferrea Sapucahy. — Accordo para a construcção da passagem da via-ferrea Sapucahy em cruzamento sobre a Estrada de Ferro Central do Brazil no kilometro 101—511—11 Sant'Anna á Barra do Pirahy.

Agosto 10

Companhia Edificadora.— Contracto para construcção de um deposito, com escriptorio, para materiaes da 5ª Divisão.

Agosto 14

Diversos.— Contracto para fornecimento de materiaes e artigos diversos para o segundo semestre do corrente anno.

Agosto 14

Diversos.— Termo de novação do contracto para fornecimento de materiaes e artigos diversos para o segundo semestre do corrente anno.

Agosto 15

Antonio Proost Rodovalho.— Accordo para construcção de um desvio na estação do Lageado.

Agosto 19

Companhia de Lacticinios.— Ajuste para collocação de um kiosque junto á estação de Mantiqueira com o fim de vender aos passageiros leite, manteiga, queijos, biscoitos e doces.

Agosto 31

The Brazilian Contracts Corporation Limited.— Contracto para fornecimento de uma caixa de ferro, para agua destinada á estação de Alliança.

Agosto 31

Moura Costa & Comp.— Termo de novação de contracto para fornecimento de cal de pedra durante o segundo semestre do corrente anno.

Agosto 31

Governo do Estado de Minas Geraes.— Accordo para novação do contracto celebrado em 29 de março de 1890 relativo á arrecadação dos impostos sobre passagens, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos procedentes do Estado de Minas Geraes ou que para elle se dirigirem pelas linhas desta estrada.

Agosto 31

José Alves da Costa Braga.— Contracto para arrendamento de um chalet existente na estação de Miguel Burnier, destinado ao estabelecimento de um botequim.

Setembro 11

Frederico Vierling & Comp.— Contracto para fornecimento de cem carimbadores de bilhetes a secco.

Setembro 28

F. P. Passos.— Contracto para construcção do edificio da nova parada da praia Formosa.

Outubro 2

Empreza de Obras Publicas do Brazil.— Contracto para construcção da estação Henrique Hargreaves.

Outubro 8

Adriano Antonio Alves da Costa.— Contracto para o arrendamento de um torreão na estação do Porto Novo do Cunha para estabelecimento de restaurante.

Outubro 14

F. Lumay.— Contracto para fornecimento de cimento belga de Dufosser e Henry de marca Leão deitado.

Outubro 19

D. Thereza Feital da Rocha.— Clausulas additivas ao ajuste celebrado em 26 de abril de 1895 para collocação de um mostrador com balcão debaixo da coberta da plataforma da estação de S. Francisco Xavier, para vender aos passageiros jornaes, doces, fructas, cigarros e outras miudezas do mesmo genero.

Novembro 8

Haupt, Bien & Comp.— Contracto para fornecimento de cincoenta mil dormentes metallicos.

Novembro 19

Andrade & Lott.— Condições ajustadas para uso de uma linha de carris de ferro entre a estação do Sitio e o armazem dos concessionarios.

Dezembro 9

João Teixeira Soares.— Contracto para estabelecimento de uma estação entre os kilometros 245 e 246 do ramal do Porto Novo do Cunha.

Dezembro 10

Manoel Vicente da Penha.— Contracto para fornecimento de dormentes de madeira de lei de bitolas larga e estreita.

Dezembro 14

F. P. Passos.— Contracto para fornecimento das esquadrias destinadas á casa de residencia do agente da estação da Roseira.

Dezembro 16

S. Castro & Fernandes.— Termo de transferencia para S. Duarte Castro, do contracto celebrado em 11 de junho de 1894 para uso do desvio construido na estação do Porto Novo do Cunha.

Dezembro 18

J. Gespacher & Comp.— Ajuste concedendo permissão para construirem, a expensas dos mesmos, uma pequena ponte na estação maritima da Gambôa, onde possam atracar embarcações para receber minerio procedente da usina Wigg transportado por esta estrada.

Contractos promissorios

Maio 17

Companhia Industrial de Sedas e Ramie.— Termo de cessão de terreno junto á estação de Belém pela quantia de 4:122$108.

Agosto 23

Idem.— Additamento ao termo acima.

Agosto 28

Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil.— Termo de permuta de terrenos na estação de S. Francisco Xavier.

Secretaria da E. F. Central do Brazil, 30 de junho de 1896.— O secretario, *Manuel Fernandes Figueira*.

...RAL DO BRAZIL—1ª DIVISÃO—ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Linha em trafego: extensão 1.195k,319

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1895

EMPREGOS	NUMERO	VENCIMENTO MENSAL	DIARIA	JORNAES — MAXIMO E MINIMO
DIRECTORIA				
Director	1	1:500$000	6$000	
SECRETARIA				
Secretario	1	500$000		
Official	1	425$000		
1os Escripturarios	2	400$000		
2os ditos	2	350$000		
3os ditos	3	300$000		
Amanuenses	3	200$000		
Praticantes	2	150$000		
Comprador	1	400$000		
Despachante	1	350$000		
Continuos	2	150$000		
Servente	1	.....	.....	4$000
THESOURARIA				
Thesoureiro	1	600$000		
Escrivão	1	425$000		
Fieis	2	400$000		
Ajudantes de Fieis	2	300$000		
2º Escripturario	1	350$000		
Amanuense	1	200$000		
Praticantes	3	150$000		
Dito interino	1	150$000		
Auxiliar	1	.....	.....	7$000
Continuo	1	150$000		
Servente	1	.....	.....	4$000
PAGADORIA				
Pagador	1	500$000		
Fieis	3	350$000		
Ajudantes de Fieis	3	300$000		
1º Escripturario addido	1	400$000		
3º dito	1	300$000		
Conferente de 2ª classe addido	1	200$000		
Praticantes addidos	2	150$000		
Serventes	2	.....	.....	4$000
ALMOXARIFADO				
Almoxarife	1	500$000		
Escrivão	1	400$000		
Fieis	2	350$000		
Ajudante de Fieis	3	300$000		
2º Escripturario	1	350$000		
3º dito	1	300$000		
Amanuenses	2	200$000		
Praticantes	5	150$000		
Auxiliares	2	.....	.....	5$000
Serventes	3	.....	.....	4$000
SECÇÃO DE CARGA E DESCARGA				
Encarregado	1	350$000		
Ajudantes do mesmo	2	200$000		

Observações

Percebem mais, mensalmente, 20 % de seus vencimentos autorisado pela 18ª observação do decreto n. 268 de 26 de dezembro de 1894 os seguintes empregados: Secretario, Official, um 1º Escripturario da Secretaria e 1º dito addido á Pagadoria, Escrivão da Thesouraria, o Almoxarife e um dos Fieis do Almoxarifado.

O Thesoureiro, o Pagador, os Fieis e Ajudantes dos Fieis da Thesouraria e Pagadoria e o 1º Escripturario addido, percebem mais, mensalmente, para quebras, autorisado pela 10ª observação do decreto acima uma gratificação de 15 % dos vencimentos respectivos; e mais, quando em serviço de pagamento fóra da capital, a diaria de 6$, para despezas de viagem.

Um 3º Escripturario da Secretaria em serviço no gabinete da Directoria, percebe mais, mensalmente, a gratificação de 50$, concedida pela 13ª observação do mesmo decreto acima.

Secretaria da Directoria da Estrada de Ferro Central do Brazil, 30 de junho de 1896. — O secretario, *Manuel Fernandes Figueiro.*

o celebrado em
ia.

mesmos,
ceber

de

A 3.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—1ª DIVISÃO—ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Quadro demonstrando desde 29 de março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de dezembro de 1895, as datas em que se abriram as diversas estações, a extensão de linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluindo a importancia das estações

ANNOS	INAUGURAÇÕES	EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS		CUSTO EM DEZEMBRO DE 1895	
				POR SECÇÃO	POR KILOMETRO
		Parcial	Accumulada		
	1ª SECÇÃO				
	CENTRAL A BELÉM				
1858 março.... 29	Central, Engenho Novo, Cascadura, Maxambomba, Queimados.....	48.210			
1894 março.... 3	Joronymo Mesquita (entre Sapopemba e Maxambomba.)				
1858 novembro 8	Queimados a Sapopemba e Belém.....	13.465			
1890 junho 15	Madureira, (entre Cascadura e Sapopemba.)				
1859	S. Christovão.				
1889 agosto ... 10	Mangueira.				
1861 maio..... 16	S. Francisco Xavier.			kilometros 64.322	
1868 dezembro. 24	Todos os Santos.				
1889 maio..... 13	Meyer.		64.322	8.472:520$542	
1870	Riachuelo.				
1871 novembro	Engenho de Dentro.				
1889 abril..... 15	Encantado.				
1873 abril.....	Piedade.				133:140$162
1879 fevereiro.	Ramal do Campinho (entre Cascadura e Sapopemba) (*)	1.524			
1880 março.... 20	S. Diogo.				
1880 outubro.. 25	Ramal da Gambôa (Estação Maritima).....	1.123	.....	91:899$893	
1885 julho..... 12	Sampaio.				
1885 dezembro. 1	Rocha.			8.561:420$135	
[illegible]aio..... 1	Cupertino.				
[illegible]to.... 20	S. Diogo (Parada).				
	RAMAL DE SANTA CRUZ				
Pagador.....	Estações do Realengo, Campo Grande e Santa Cruz.....	32.466			
Fieis.....	Bangú.....entre Realengo e Santissimo. Campo Grande.		98.412	kilometros 34.000	35:963$892
Ajudantes 1º Escrivão 23	Matadouro:				
3º Ajudante... 1	Da estação até o Matadouro..	1.624		1.226:086$026	
	RAMAL DE MACACOS (**)				
				kilometros 4.929	
1861 agosto ... 1	Bifurcação a Macacos.....	4.929	103.341	76:395$256	15:499$544
				(Inclusive a estação)	
	2ª SECÇÃO				
	BELÉM Á BARRA DO PIRAHY				
1861 agosto ... 1	Belém a Bifurcação.....	3.398	105.739	kilometros 46.105	
3 julho..... 12	Bifurcação a Rodeio.....	20.321	127.060		
Amanuensis.... 7	Estações dos Mendes, Santa Anna e Barra do Pirahy....	22.683	149.746	14.673:435$125	316:203$752
Pratica. 16	Estação do Oriente (Entre Belém e Palmeiras).				
Auxiliar	Estação da Serra (idem).				
Servente 16	Estação do Scheid.				

(*) A importancia do ramal do Campinho não está incluida no custo da 1ª secção. Passou ao dominio da estrada, por cessão do Ministerio da Guerra, em fevereiro de 1879.

(**) Este ramal foi construido por uma emprcza e em virtude de contracto celebrado em 17 de setembro de 1860, contribuindo a estrada com a quantia de 61:460$157, importancia do terreno, trilhos e estação. Por decreto n. 3512 de 6 de setembro de 1865 passou o ramal para o dominio do Estado, por cessão que fizeram seus proprietarios.

ANNOS	INAUGURAÇÕES	EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS		CUSTO EM DEZEMBRO DE 1895	
		Parcial	Accumulada	POR SECÇÃO	POR KILOMETRO
	1ª SECÇÃO				
	BARRA A ENTRE-RIOS				
1835 abril.... 13	Barra a Ypiranga.....	7.399	157.145		
1855 junho.... 18	Ypiranga a Vassouras.....	13.078	170.223		
1860 dezembro. 17	Vassouras a Desengano.....	1.479	173.702		
1866 novembro 29	Desengano a Commercio.....	14.647	188.349		
1870 abril..... 12	Concessão (entre Desengano e Commercio)			kilometros 89.789	
1867 maio..... 5	Commercio a Ubá (hoje Paty)	23.668	212.017		
1885 julho..... 5	Estação Avelar.			4.908:987$455	54:794$533
1867 agosto... 11	Paty a Parahyba.....	17.052	229.035		
1867 outubro.. 13	Parahyba a Entre-Rios.....	10.300	239.335		
1867 outubro.. 1	Estação do Casal (entre Commercio e Paty).				
1881 setembro. 28	Alliança (entre Commercio e Casal).				
	4ª SECÇÃO				
	ENTRE-RIOS A MARIANO PROCOPIO				
1874 setembro. 28	Entre-Rios a Serraria.....	14.543	253.878		
1894 novembro 8	Souza Aguiar (entre Serraria e Parahybuna).				
1874 setembro. 28	Serraria a Parahybuna.....	13.561	267.439		
1875 outubro... 23	Parahybuna a Espirito Santo.	12.372	279.811		
1875 outubro... 31	Espirito Santo a Mathias Barbosa.....	14.042	294.853	kilometros 80.081	
1885 novembro 5	Estação Barão de Cataguases (entre as estações de Espirito Santo e Mathias Barbosa).			12.0[illegible]	150:97[illegible]8217
1875 dezembro. 30	Mathias Barbosa a Cel. [illegible].	[illegible]013	2[illegible]		
1875 dezembro. 30	Cel. [illegible] a Rubeo.....	[illegible]	[illegible]		
1875 dezembro. 30	Retiro a Juiz de Fóra.....	8.914	317.[illegible]		
1876 novembro. 20	Juiz de Fóra a Mariano Procopio.....	2.[illegible]	319.[illegible]		
	5ª SECÇÃO				
	MARIANO PROCOPIO A LAFAYETTE				
1877 fevereiro 1	Estação de Beneficia, Chapéo d'Uvas e João Gomes.....	15.429	[illegible].841		mesmos. [illegible]ecebe[illegible]
1894 julho.... 31	Frederico Lage (entre Beneficia e Chapéo d'Uvas).				
1895 agosto.... 15	Registro (entre Sitio e Barbacena).				
1890 outubro.. 12	Evebank da Camara, entre Chapéo d'Uvas e João Gomes.				
1878 março.... 21	João Gomes a Sitio.....	39.21[illegible]	405.0[illegible]		
1878 junho.... 1[illegible]	Estação da Mantiqueira (entre João Gomes e Sitio).				
1878 junho..... 16	Estação de João Ayres (idem).			kilometros 184.530	
1880 junho..... 27	Estação de Barbacena (do Sitio a Barbacena).....	15.035	420.0[illegible]		
1882 dezembro. 1	Parada do Sanatorio.....	1.275	421.3[illegible]	21.150:053$[illegible]	114:15[illegible]8$[illegible]
1895 fevereiro.	Alfredo de Vasconcellos (entre Sanatorio e Ressaquinha).				
1881 outubro.. 28	Estação de Carandahy.....	3[illegible].090	[illegible]1.05[illegible]		
1882 abril..... 12	Estação de Ressaquinha (entre Barbacena e Carandahy).				
1883 dezembro. 15	Estações de Christiano Ottoni, Buarque de Macedo e Lafayette.....	42.890	5[illegible].946		
1894 maio..... 19	Pedra do Sino (entre Carandahy e C. Ottoni).				
1894 agosto.. .. 9	Taipas (entre Carandahy e Pedra do Sino).				

ANNOS	INAUGURAÇÕES	EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS		CUSTO EM DEZEMBRO DE 1895	
				POR SECÇÃO	POR KILOMETRO
		Parcial	Accumulada		
	6ª SECÇÃO				
	LAFAYETTE A VESPASIANO				
1886 agosto ... 25	Estação de Congonhas.....	20 423	524.369		
1887 julho..... 16	Estações de Miguel Burnier a Itabira.....	40.756	565.125		
1891 outubro.. 1	Esperança (entre Itabira e Santo Antonio).....	13.814	578.939	kilometros 195.622	
1890 junho..... 1	Santo Antonio do Rio Acima a Honorio Bicalho.....	23.300	609.239	12.947:158$864	66:184$573
1891 fevereiro. 13	Raposos a Sabará.....	21.553	623.792		
1892 fevereiro. 1	General Carneiro.				
1893 abril..... 6	Estação do Rio das Velhas.....	27.495	651.287		
1894 novembro 6	» de Vespasiano.....	17.191	668.478		
1895 junho..... 17	Pedro Leopoldo.....	20.553	689.031		
1895 agosto.... 31	Paz.....	10.537	699.568		
	RAMAL DE S. PAULO				
	BARRA A CACHOEIRA				
1871 janeiro... 20	Barra do Pirahy a Vargem Alegre.....	13.705	713.273		
1871 março.... 25	Vargem Alegre a Pinheiro.....	8.273	721.546		
1871 setembro. 16	Pinheiro a Barra Mansa.....	23.825	745.371		
1872 agosto.... 10	Barra Mansa a Divisa.....	18.885	764.256		
1873 fevereiro. 8	Divisa a Rezende.....	17.830	782.086		
1873 março.... 23	Rezende a Campo Bello.....	12.945	795.031		
1873 junho..... 30	Campo Bello a Boa Vista, hoje Engenheiro Passos.....	12.796	807.827	kilometros 157.198	
1874 setembro. 24	Estação do Pombal (entre Barra Mansa e Divisa).			10.990:268$009	
1874 janeiro... 2	Para la de Itatiaya (entre Campo Bello e Engenheiro Passos).				
1874 julho..... 18	Engenheiro Passos a Queluz.....	11.507	819.334		
1874 outubro.. 12	Queluz a Lavrinhas.....	17.854	837.188		
1875 julho 20	Lavrinhas a Cachoeira.....	19.578	856.766		
1878 setembro. 4	Estação do Cruzeiro (entre Lavrinhas e Cachoeira).				56:075$927
1891 abril..... 11	Trecho de Cachoeira a Norte, ex-Estrada S. Paulo o Rio de Janeiro, comprehendendo as seguintes estações: Canuas, Lorena, Guaratinguetá, Apparecida, Roseira, Pindamonhangaba, Taubaté, Quiririm, Caçapava, Eugenio de Mello, S. José, Jacarehy, Guararema, Sabauua, Mogy, Guayó, Poá, Lageado, Itaquera, Guayauna, Norte.....	231.020	1.089.026	kilometros 232.260 10.848:501$868 21.838:769$877	
1878 dezembro.	Ramal da Penha.....	1.240			
1880 ajudantes 1º Escribro 23 3º neiro..					
	RAMAL DO PORTO NOVO				
	ENTRE-RIOS A PORTO NOVO				
1869 junho..... 27	Entre-Rios a Chiador.....				
1871 janeiro... 20	Chiador a Sapucaia.....				
1871 agosto.... 6	Ouro Fino (hoje Benjamin Constant), Conceição e Porto Novo.	19.164 16.877	1.108.190 1.125.067	kilometros 63.764	
1875 dezembro 2	Estação de Anta (entre Chiador e Sapucaia).	27.723	1.152.790	5.434:503$890	85:228$403
1887 junho..... 9	Parada da Penha Longa (entre Santa Fé e Chiador).				
	RAMAL DE OURO PRETO				
3º Amanuense Pratico Auxiliar Servente 16	MIGUEL BURNIER A OURO PRETO				
	Rodrigo Silva e Ouro Preto....	42.529	1.195.319	kilometros 42.529	
	Tepuhy (entre R. Silva e Ouro Preto).			4.298:694$009	101:076$770

Secretaria da E. de F. Central do Brazil, 30 de junho de 1896. – O secretario, *Manuel Fernandes Figueira*.

mesmos.
ecebor

114:615,80C

A 4. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 1ª DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Quadro dos accidentes no anno de 1895, que produziram avarias no material rodante, ferimentos e mortes

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		PESSOAS ESTRANHAS	
		MACHINAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
Por estarem imprudentemente na linha ferrea ou tentando atravessal-a na occasião da passagem de trem ou trolley.....	Janeiro 7, 9, 12, 19, 20, 22, 25, 25, 25 e 26; fevereiro 3, 4, e 18; março 1, 2, 14, 20, 20, 24, 28 e 30; abril 3, 3, 3, 8, 9, 13, 16 e 20; maio 5, 6, 15, 15, 16, 16, 18, 22, 25, 26, 28 e 29; junho 3, 3, 4, 6, 9, 12, 13, 16, 18 e 24; julho 20, 22, 25, 26 e 29; agosto 2, 9, 14 15, 25, 25, 26 e 27; setembro 4, 4, 10, 23, 24, 26, 26 e 29; outubro 2, 3, 5, 16, 16, 20, 22 e 28; novembro 1, 1, 2, 3, 5, 8, 9, 20 e 22; dezembro 6, 8, 9, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 23 e 29.....	.....	.....	2	1	23	16	30	30
Cahindo do trem, trolley ou machina em movimento....	Janeiro 10, 15, 15 e 16; fevereiro 5, 15, 24 e 26; março 11; abril 7, 14 e 19; maio 5, 9, 10, 16 e 24; junho 3, 6 e 13; julho 3, 3, 9, 10, 12, 13, 14 e 23; agosto 13, 14, 15, 17, 18, 19, 22, 23 e 25; setembro 5, 6, 6, 7, 8, 9, 12, 16, 18, 19, 25, 25 e 28; outubro 13, 26 e 28; novembro 1, 21, 22 e 25; dezembro 1, 1, 2, 5, 5, 7, 8, 8, 13, 17, 24 e 27.....	.....	.....	15	6	44	4		
1878 dezembro. [illegible]	Janeiro 5; fevereiro 27; abril [illegible]); setembro 11 e 21.....	.....	.....	3	.....	2			
[illegible] ajudante.. 1º Escabro [illegible] em 30 neiro..	Março 21; abril 1, 22 e 26; maio 2; julho 12; agosto 8 e 15; dezembro 11.....	.....	.....	3	1	2	1	2	
1869 junho 1871 janei 1871 agost tentativa de suicipitando-se sobre tiva na passagem	Janeiro 4 e 7; março 19; abril 11 e 21; junho 28....	.....	.....	.....	.....	.....		2	4
1875 dezem. 1887 junho.... beça no lambre- ção, no tunnel	Fevereiro 4 e 15; março 6 e 22; outubro 29.....	.....	.....	.....	.....	3	2		
manobras..	Junho 15; julho 12; agosto 28; setembro 7, 13 e 27; outubro 20.....	.....	.....	.....	.....	6	1		
3º Aman. Pratica. Auxiliar Servente. 16	Agosto 22.....	.....	.....	.....	.....	1			
	Setembro 11.....	.....	.....	.....	.....	1			
	Novembro 22.....	.....	.....	.....	.....	3			
Secr[illegible] escapado uma grelha [illegible] machina 129.....	Fevereiro 17.....	.....	.....	.....	.....	1			
	A transportar.....	.....	.....	23	8	85	24	34	34

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		PESSOAS ESTRANHAS	
		MACHINAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
	Transporte....	.....	.....	2	8	88	24	34	4
Por encontro do C 39 em uma barreira.....	Fevereiro 25.....	.....	.....	.....	.....	1			
Por ter arrebentado o vidro do indicador da machina 132	Agosto 24.....	.....	.....	.....	.....	1			
Consequencias do choque violento de uma locomotiva que correu desapparada de S. Diego, de encontro ao armazem B (sala dos telegraphistas).....	Fevereiro 27.....	1	1	.....	.....	1	1		
Explosão de tracção causada o carro com o freio completamente apertado.....	Julho 27.....	.....	1						
Choques:									
do SU 18 na plataforma da Estação Central.....	Maio 9.....	.....	1						
do SP 2 e carros.....	Agosto 2.....	1	2						
das machinas ns. 92 e 211..	Agosto 2.....	1							
da machina n. 201 e carros.	Setembro 1.....	.....	1						
do S 2 e o lastro.....	Setembro 9.....	1	2						
de um especial e carros....	Setembro 18.....	1	1						
do M 17 e vagões.....	Setembro 20.....	1	1						
do SU 63 e carros.....	Setembro 22.....	.....	1						
da machina n. 7 e trolley....	Setembro 23.....	1	1						
da machina n. 121 e 2 trolleys	Outubro 9.....	.....	2						
do C 2 e velocipede.....	Novembro 1.....	1	1						
do M 1 e carro.....	Novembro 11.....	.....	1						
do M 18 e trolley.....	Novembro 25.....	1	1						
do SU 3 e especial de gado.	Novembro 29.....	.....	2						
do especial de gado e uma cancella.....	Dezembro 2.....	1							
do CI 15 e trolley.....	Dezembro 12.....	1	1						
de uma machina e trolley..	Dezembro 12.....	1	1						
da machina n. 215 e o carro n. 415.....	Dezembro 14.....	1	1						
Collisões:									
da machina do MS 4 e a do C 2	Janeiro 17.....	.....	.....	1					
da machina n. 209 e carro n. 305.....	Março 5.....	1	1						
das machinas dos trens C 1 e SU 76.....	Maio 1.....	2							
de trolley e machina n. 126..	Maio 3.....	1	.....	.....	.....	1			
dos trens MA 5 e especial de gado.....	Maio 11.....	2	1	.....	1	1			
da machina n. 122 e a do MS 2	Maio 24.....	2	.....	1	.....	2			
dos trens CII e carros.....	Maio 25.....	.....	2						
	A transportar.	21	22	2	8	100	25	34	4

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		PESSOAS ESTRANHAS	
		MACHINAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
	Transporte....	21	35	28	8	100	25	34	34
do carro 33 T e uma machina	Junho 16.....	.....	1						
dos trens SU 21 e MS 3.....	Junho 22.....	.....	7						
da machina n. 79 e um trolley	Agosto 1.....	.....	1	.....	.....	1			
do C 25 e um trolley.....	Agosto 10.....	.....	1						
da machina n. 152 e carro 243 V.....	Agosto 27.....	1	1						
do S 1 e um trem especial..	Agosto 27.....	1	10	.....	.....	3			
do SO 1 e o lastro.....	Agosto 29.....	1	2	2					
do M 15 e um especial.....	Novembro 1.....	2	4						
Descarrillamentos :									
do M 17.....	Março 31.....	.....	4	.....	.....	2			
do S 1.....	Abril 20.....	.....	8	.....	.....	3			
do SP 3.....	Abril 3.....	.....	5						
do S 1.....	Maio 24.....	.....	.....	.....	.....	1			
do C 2.....	Junho 5.....	.....	9						
do S 3.....	Julho 16....	.....	7						
de carros.....	Julho 21.....	.....	2						
da machina n. 225.....	Agosto 9.....	1							
SP 1.....	Agosto 23.....	.....	3	7	.....	3			
.....	Setembro 2.....	.....	1						
. ...	Setembro 29.....	1	4						
9.....	Outubro 20.....	.....	1						
.....	Outubro 22.....	.....	.....	.....	.....	.....	1		
.....	Outubro 22.....	.....	.....	.....	.....	9	1		
n21.....	Novembro 5.....	.....	7	.....	.....	2			
J 1.....	Novembro 14.....	.....	2						
trem de carros vasios.	Novembro 25.....	.....	1						
1.....	Dezembro 2.....	.....	2	2	1				
1869 1871 1874 trem na n. 234.....	Dezembro 6.....	1							
.....	Dezembro 11.....	.....	1						
Batendo a quin da ou na p									
	Somma.....	29	119	39	9	124	27	34	34

Traba

Secretaria da E. de F. Central do Brazil, 30 de junho de 1896.— O secretario, *Manuel Fernandes Figueira.*

1
2
100
34
34

B I.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVI

Linha em trafego extensão 1.19

Quadro do pessoal em 31 de dezembro

PREÇOS	ESCRIPTORIO CENTRAL	MOVIMENTO	TELEGRAPHO	ESTAÇÕES Central	Maritima	S. Diogo	Norte	Centro Commercial (Norte)	1ª Classe	2ª Classe	JORNAL Maximo	Minimo
Chefe de trafego — Sub-director	1											
Ajudantes — Chefes de secção	1	1	1									
Inspectores de districtos	2											
Official	1											
1os escripturarios	2	1	1									
2os ditos	2	1	1									
3os ditos	3	1	1									
Archivista	1											
Amanuenses	8	2	2									
Praticantes	32		4									
Desenhista		1										
Continuos	4	1	1									
Serventes	10	3	2	9	6					0		
Encarregado	1											
Mestre	1											
Compressores	3											
Ditos	2										7$000	3$000
Ajudante	1											
Marrazenista	1									0		
Operadores	3										7$000	5$000
Encadernador	1									0		
Pautador	1									0		
Encarregado do motor	1									0		
Ditto da machina de ponçar	1									0		
Carpinteiro	1									0		
Aprendizes	4										3$000	2$000
Serventes	7										3$000	3$000
1ª classe		45										
2ª		42										
3ª		15										
		133										
		31								0		
		43								0		
		23								0		
		25										
19		200								0		
				41	60	29	11		21		7$000	4$000
							10	5	1		4$500	2$200
				17	12	8					3$500	3$000
		3			10	7	8		111		3$300	2$000
				7	2				3		4$500	3$000
				4					2		3$300	2$200
				28	12	15	6		21		3$300	2$200
					1						4$500	2$400
				1								
									1			
									3		3$500	3$000
				8							3$500	2$500
				2								
		15			2	2	1		11			
					10	4	2		15		5$500	3$000
					8		1		2		4$500	2$500
							1					
		1										
				5								
					5		1					
						3			3			
					1						7$000	4$300
				2							2$900	2$700
				2	2	1	1		9			
						2					7$000	3$000
				207	150	136	62	2	515	11	4$500	2$000
	111	1.215	196	405	362	289	133	14	655	40		

Data [illegible] de agosto de 189[illegible].— *Manuel José de Souza Vieira*, official.

Secretaria da E. de F. Cent

B 2.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Demonstração da despeza de custeio no anno de 1895 (bitola larga)

MEZES	ESCRIPTORIO		MOVIMENTO		ESTAÇÕES		TELEGRAPHO		OFFICINA TELEGRAPHICA E ELECTRICA		TOTAL GERAL		
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro...	15:122$977	1:516$482	189:757$560	7:457$040	331:930$738	36:214$840	66:692$096	4:357$987	6.670$416	1:213$380	640:477$787	50:759$729	691:237$516
Fevereiro.	16:580$469	978$666	184:452$054	5:051$133	317:662$021	82:938$531	60:631$581	3:467$191	6:449$928	1:175$676	624:776$050	93:614$600	718:390$656
Março	19:568$431	1:496$522	214:953$973	5:168$304	402:112$936	28:169$770	83:138$002	4:020$543	7:660$463	1:381$237	727:433$807	40:236$381	767:670$188
Abril.....	18:342$140	785$305	185:672$181	5:970$842	379:368$831	42:121$812	68:173$379	4:365$381	6:958$168	1:565$670	658:514$702	54:808$990	713:323$692
Maio.....	17:208$608	3:769$631	173:655$129	11:917$894	389:414$897	35:284$417	65:912$685	3:443$867	7:219$203	9:025$520	653:410$522	63:441$338	716:851$860
Junho.....	19:652$254	1:126$479	191:105$700	6:075$742	390:086$334	38:812$122	72:792$351	3:741$679	7:592$861	6:834$172	681:220$500	56:600$194	737:820$694
Julho.....	17:301$047	637$684	183$202$249	9:267$327	415:634$524	43:292$411	65:913$248	5:230$355	8:476$340	2:398$717	690:557$408	60:826$494	751:383$902
Agosto....	17:395$130	3:107$740	180:927$120	7:518$566	405:663$902	44:753$722	63:492$974	3:702$458	8:845$286	9:002$283	676:324$712	68:174$769	741:499$481
Setembro..	20:345$319	415$030	190:379$417	8:450$573	402:637$014	43:411$270	70:173$904	4:991$186	6:121$931	2:849$005	692:657$615	60:117$064	752:774$679
Outubro...	18:239$170	1:263$331	181:922$577	8:671$052	402:505$732	36:466$549	68:877$734	3:136$503	9:001$693	3:846$155	690.549$906	53:383$593	743:933$499
Novembro.	16:679$814	1:134$850	172:193$463	7:280$296	389:033$218	16:360$374	61:879$735	1:587$839	10:463$432	2:416$769	650:249$602	28:780$128	679:029$820
Dezembro .	22:701$389	3:448$421	190:382$833	7:148$128	445:252$214	106:793$043	75:113$497	3:333$414	13:506$481	2:975$338	746:930$414	123:133$334	870:693$748
Somma.	219:410$808	19:680$141	2.238:604$556	90:013$200	4.741:303$367	554:621$961	831:821$186	45:378$411	101:969$204	44:782$901	8 133:142$121	754:476$614	8.887:618$735

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 8 de agosto de 1896.—*Manuel José de Souza Vieira*, official.

B 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Demonstração da despeza de cu[illegible] no anno de 1895 (bitola estreita)

e em diante

ESTA

MEZES	ESCRIPTORIO		MOVIMENTO		ESTAÇÕES		TELEGRAPHO		OFFICINA TELEGRAPHICA E ELECTRICA		TOTAL GERAL		
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro	2:141$235	210$615	6:455$340	1:483$200	12:172$539	3:867$158	5:548$879	598$542	1:629$810	111$[illegible]	27:[illegible]$883	[illegible]:271$150	34:222$033
Fevereiro	2:302$830	135$915	6:070$650	831$378	11:760$029	1:906$343	5:203$773	263$731	1:628$718	122$031	25:956$000	3:2[illegible]$101	30:229$4[illegible]1
Março	2:717$820	207$840	6:538$600	959$180	10:251$698	2:049$384	5:061$621	227$631	1:988$532	928$879	27:151$271	3:767$914	30:929$185
Abril	2:544$735	109$065	6:975$935	938$360	12:121$350	2:389$212	7:103$130	212$293	1:748$[illegible]3	2[illegible]$813	30:402$[illegible]	3:[illegible]	33:407$689
Maio	2:390$070	523$545	6:435$900	1:750$745	11:708$879	2:10[illegible]$361	6:530$253	160$388	1:789$788	2:807$805	28:[illegible]$[illegible]0	7:[illegible]$407	36:2[illegible]$[illegible]37
Junho	2:757$255	153$450	6:490$000	1:011$185	14:776$665	4:464$124	7:812$725	452$230	1:958$775	2:213$211	33:801$420	8:207$[illegible]00	42:009$920
Julho	2:402$910	87$720	6:625$850	1:382$315	9:819$081	4:821$[illegible]00	7:780$821	642$319	2:175$608	3[illegible]$004	28:784$273	7:[illegible]$318	36:0[illegible]$921
Agosto	2:415$075	431$325	6:993$[illegible]0	803$722	15:346$541	4:019$940	5:[illegible]$173	631$100	1:903$020	2:864$316	32:[illegible]$071	8:749$503	41:[illegible]$777
Setembro	2:825$730	468$270	7:323$900	1:296$384	15:505$656	5:228$954	6:584$388	610$134	2:457$009	753$753	[illegible]:09[illegible]$[illegible]3	7:936$075	42:632$758
Outubro	2:533$035	175$100	8:189$600	1:239$985	17:216$819	3:368$949	6:141$615	346$846	2:358$271	917$952	35:439$403	6:019$182	42:458$585
Novembro	2:316$750	157$605	7:608$425	1:047$830	15:100$169	2:710$920	5:384$779	252$570	2:954$844	615$069	33:373$[illegible]7	4:758$094	38:158$031
Dezembro	3:152$965	478$935	8:898$705	1:034$460	14:823$897	5:824$222	5:028$356	490$466	3:156$428	761$892	35:115$741	8:5[illegible]$025	43:711$696
Somma	30:501$340	2:720$935	84:633$955	13:779$944	160:612$126	42:751$960	74:783$128	4:894$[illegible]83	25:729$199	12:125$630	375:259$148	76:281$215	452:540$363

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 8 de agosto de 1896.— *Manuel José de Souza Vieira*, official.

B 4.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Demonstração da despeza de custeio do anno de 1895 (bitola estreita)

Lorena a Norte

MEZES	ESCRIPTORIO		MOVIMENTO		ESTAÇÕES		TELEGRAPHO		OFFICINA TELEGRAPHICA E ELECTRICA		TOTAL GERAL		
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro.....	3:844$223	379$107	17:371$132	3:926$857	35:097$601	4:033$231	13:695$135	485$3[illegible]7	1:373$100	96$830	71:3[illegible]2$191	8:921$122	[illegible]0:303$613
Fevereiro.....	4:145$094	214$647	13:477$200	2:338$021	23:558$601	7:115$265	9:593$123	962$581	1:373$180	102$810	52:147$198	10:763$324	62:910$522
Março.....	4:892$076	374$112	16:504$100	2:534$424	26:448$727	6:227$971	12:297$913	809$228	1:675$320	281$290	61:818$135	10:227$025	72:045$161
Abril.....	4:560$523	196$317	16:416$736	2:597$480	22:819$740	3:715$705	10:863$634	765$123	1:481$430	225$630	56:142$063	7:500$255	63:[illegible]42$318
Maio.....	4:302$126	942$331	15:472$100	3:959$241	31:896$687	7:847$435	16:559$965	417$767	1:507$880	2:365$550	69:738$758	15:532$375	85:271$133
Junho.....	5:163$059	281$610	14:920$800	2:498$973	24:202$605	7:000$935	11:022$671	534$126	1:650$250	1:664$310	56:959$385	11:980$255	68:948$640
Julho.....	4:325$238	151$896	15:542$900	3:296$607	31:884$054	9:428$835	17:004$011	1:155$611	2:851$246	310$040	71:580$449	14:343$989	85:933$438
Agosto.....	4:348$755	776$925	15:345$408	2:329$428	30:054$700	6:523$565	14:543$050	948$003	1:223$636	2:413$350	65:515$549	12:991$285	78:506$834
Setembro.....	5:086$314	101$250	15:435$730	3:219$389	30:574$821	13:723$050	15:425$671	1:233$055	2:077$590	635$030	68:600$126	18:913$184	87:513$310
Outubro.....	4:559$517	315$792	15:423$720	3:117$973	32:047$145	8:712$768	17:056$025	989$512	1:987$740	814$616	71:075$047	13:950$661	85:025$708
Novembro.....	4:171$050	283$689	15:290$295	2:770$254	28:738$377	1:727$072	14:743$031	387$005	2:730$224	518$190	65:681$977	5:686$210	71:368$187
Dezembro.....	5:675$323	862$083	15:482$291	1:684$630	31:958$730	14:358$008	17:789$338	943$361	3:056$844	1:012$920	73:[illegible]62$585	18:871$302	92:833$887
Somma...	55:073$298	4:909$809	186:664$412	31:273$777	349:231$797	90:432$852	170:595$517	9:632$972	22:997$140	10:440$876	784:612$464	149:690$287	934:302$751

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 8 de agosto de 1896.— *Manuel José de Souza Vieira*, official.

B 5.—A.—E. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Despeza geral de custeio no anno de 1895

DISCRIMINAÇÃO	BITOLA LARGA		BITOLA ESTREITA		TOTAL GERAL		
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Escripturação	219:440$808	19:580$141	85:574$638	7:530$774	305:015$446	27:310$915	332:326$361
Movimento	2.238:604$556	90:013$200	271:297$467	48:053$721	2.509:902$023	138:066$921	2.647:968$944
Estações	4.741:303$367	554:621$261	509:894$223	133:192$813	5.251:200$590	687:814$074	5.939:015$664
Telegrapho	831:821$186	45:378$411	245:373$645	14:527$358	1.077:194$831	59:905$769	1.137:105$600
Officina telegraphica e electrica	101:969$204	44:782$301	48:726$639	22:566$536	150:695$843	67:349$437	218:045$280
Somma	8.132:142$121	754:476$314	1.150:871$612	225:971$302	9.284:013$733	980:148$116	10.274:161$849

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 8 de agosto de 1896.— *Manuel José de Souza Vieira*, official.

C 1.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Linha em trafego. Extensão média: 1.179,774 k

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1895

EMPREGOS	REPARTIÇÕES				VENCIMENTO MENSAL	DIARIA	JORNAL	
	ESCRIPTORIO	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	TOTAL			MAXIMO	MINIMO
Chefe	1	.....	.....	1	816$666	5$000		
Contador (1)	.....	1	.....	1	500$000			
Ajudante (2)	.....	1	.....	1	425$000			
Official	.....	1	.....	1	425$000			
Guarda-livros	.....	.....	1	1	500$000			
Ajudante	.....	.....	1	1	425$000			
Encarregado do montepio	.....	.....	1	1	425$000			
1os Escripturarios (3)	.....	8	3	11	400$000			
2os » (4)	.....	10	2	12	350$000			
3os » (5)	.....	12	2	14	300$000			
Amanuenses	.....	24	2	26	200$000			
Archivista	.....	1	.....	1	200$000			
tes	.....	48	.....	48	150$000			
de bilhetes	.....	1	.....	1	256$666			
ral	.....	3	.....	3	166$666			
.....	.....	2	1	3	150$000			
s	.....	5	.....	5	.....	4$500	4$500	3$000
lores	.....	11	.....	11	.....	4$000	4$000	2$500
.....	.....	7	.....	7	.....	4$000	4$000	3$000
Dos gente, addido	.....	1	.....	1	333$333			
de 3ª classe, addi-	.....	2	.....	2	150$000			

Tem mais 20 % sobre os vencimentos por contar mais de 20 annos de serviço na Estrada.

, Idem, idem, idem.

(3) Oito dos 1os Escripturarios teem mais 20 % sobre os vencimentos, pelo mesmo motivo.

(4) Um dos 2os ditos tem mais 20 % sobre os vencimentos.

(5) Dous dos 3os ditos teem mais 20 % sobre os vencimentos.

(6) Empregados do Trafego, com exercicio provisoriamente na Contabilidade.

Contabilidade da Estrada de Ferro Central do Brazil, em 31 de março de 1896.—*Arthur Augusto dos Reis*, official interino.

R 5.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL

C 2.—E. F. C—CONTABILIDADE

ACTIVO — PASSIVO

...do do Rio de Janeiro	...	...	2.966:038$623
de S. Paulo	de capital	...	24.856:287$269
de Minas Geraes	...	...	28.817:005$310
de Goyaz	...	...	141:835$620,5
do Paraná	...	...	32:300$000
de Sergipe	...	...	7:150$000
	...	...	2:149$402
...ndencia Municipal da Capital Federal	...	...	357:127$880
...ndencias diversas	...	...	44:716$884
	...	...	180:000$000
Estrada de Ferro Leopoldina	...	...	6.530:752$575
» » Leopoldina (Ramal do Brazil)	...	...	16$000
» » União Valenciana	...o mutuo	519:933$721,6	
» Minas & Rio	...na — Ramal do Piau	168$000	
» do Banabuyal	...errea Sapucahy	1:751$53.	
» » do Norte	...de Ferro Oeste de Minas	275:603$687	
» Ramal Bananal	» » Rio das Flores	1:760$052	
» » Santa Isabel do	...de Minas Geraes	54$143	799:276$142,6
» » Sorocabana			371:376$021
» » Muzambinho			19$040
Ferro Carril de Itanhaem			12$000
» » Hotel do Corcovado			100$000
» » do Juiz de Fóra			743$848
Progresso Industrial do Brazil			100$000
» » Caranahy			20$000
Viação Paulista			251$000
Carris Urbanos	...n combate		3:480$820
Interesses Locaes			289$204
Telephonica S. Paulo e Rio			239$790
de Laticinios			12:036$000
Centros Pastoris do Brazil			7:497$000
Fabril Industrial e Constructora			1:632$000
Lloyd Brazileiro			306$000
Ceramica			88:710$000
Rumo do Brazil			2:250$905
Saneamento do Rio			6:771$05
Fabrica de Papel			511$000
Gerais Est...			160$750
Ypiranga Fr...			182:776$894
Eugenio ...			
Fabrica ...			
Livraria ...	...no passado	110.057.025$700,5	105.972:041$217,8
Rio ...	...s neste anno	1.084:918$572,7	
Paulista dos Ferreis e Privados			
Manufactura de Campinas			
Preliminares S. Paulo			
...uxiliares			
...s			
...no passado			
...s neste anno			
...no passado			
...obras neste anno			
...Até o anno passado			
...Por obras neste anno			
...o Novo do Cunha: Até o anno passado			
...Por obras neste anno			
...Mananciaes, até o anno passado			
...e Ouro Preto: Até o anno passado			
...Por obras neste anno			
...al da Gambôa: Até o anno passado			
...Por obras neste anno			
...nal do Paty do Alferes (estudos)			
...to da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro			
...Ges: Central			
da Gambôa			
do interior			
			171.386:029$84.5

S. E. ou O. — 2ª Secção de Contabilidade, 31 de março de 18...

R 5. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL

2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISAO — CONTABILIDADE

Balanço do Exercicio de 1895

ATIVO	PASSIVO

C

E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

nstração da conta de Lucros e Perdas no exercicio de 1895

RECEITA		DESPEZA	
Rendimento da Estrada.....	27.965:250$656,5	Custeio da Estrada.....	29.124:653$800
Renda de proprios.....	39:154$034	Despeza eventual.....	32:171$073
Idem eventual.....	2:784$238	Reclamações.....	52:138$105
Porcentagem do imposto de S. Paulo.....	24:989$102	Baldeações.....	328$700
Idem idem de Minas Geraes...	60:075$734,8		
Idem sobre transportes.....	3:758$028		
Vendas em leilão.....	2:136$720		
Indemnisações.....	26:061$592		
Multas por infracção de contractos.....	100$000		
	28.124:310$105,3		
t.....	1.084:981$572,7		
	29.209:291$678		29.209:291$678

hins...
os

Amar... de Contabilidade, 31 de março de 1896.— O guarda-livros, *Augusto José Pereira Schafflör.*

O BRAZ

C 4. — E. F. CE[illegible]ONTABILIDADE

Balanço da[illegible] 1895

RECEITEZA

Rendimento da Estrada	Janeiro	2.	2.180:903$850	
	Fevereiro	2.	2.081:296$600	
	Março	2.	2.399:424$799	
	Abril	3.	2.223:678$070	
	Maio	3	2.355:680$586	
	Junho	2	2.431:31.$071	
	Julho	3	2.469:017$136	
	Agosto	3	2.510:810$702	
	Setembro	3	2.513:006$907	
	Outubro	3	2.587:931$445	
	Novembro	2	2.469:122$882	
	Dezembro	3	2.902:464$852	29.124:653$800
Renda ficticia				859:588$456,5
DEDUZINDO:				
Renda pertencente ao trafego mutuo				
» » á taxa de transportes				
» » ao imposto de S. Paulo				
» » » » » Minas Geraes				
Renda propria da Estrada				
Renda arrecadada pela Thesouraria				
				28.265:065$343,5

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Passagens			
MENOS: Pertencente ao trafego mutuo			
» á taxa de transportes			
» ao imposto de S. Paulo			
Fretes			
» ao trafego mutuo			
» ao imposto de S. Paulo			
» » » » Minas Geraes	211:293$170	25:253$995	236:547$165
Telegrammas	180:501$717	15:781$646	196:373$363
» ao trafego mutuo	9.294:013$733	980:418$146	10.274:461$849
	453:079$582	25:442$828	478:522$410
Armazenagens	3.973:164$847	5.619:401$376	9.592:566$193
Multas	5.835:950$437	2.510:232$383	8.346:182$820
Rendas diversas			
Renda arrecadada pela Thesouraria	19.948:083$456	9.176:569$344	29.124:653$800

Renda [illegible] Estrada	29.124:653$800
» » »	25.383:912$160
Differença para mais	3.740:741$634

S. E[illegible]0.—[illegible] contabilidade [illegible]

C 4. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3 DIVISÃO — CONTABILIDADE

Balanço da receita e despeza do trafego no anno de 1895

RECEITA		DESPEZA	
DESENVOLVIMENTO			

C 5.—E. - CONTABILIDADE

Synocio de 1895

REC DESPEZA

ORDINARIA:				
Rendimento da Estrada				
Idem a debito do Governo Geral, Estados, etc				
Importancia de transportes gratis				
Diario Official				
Renda de proprios				
Imposto sobre nomeações		388:651$056		
» de transito		9.809:769$043		
» sobre vencimentos		457:76 $018		
		5.017:340$162		
RAORDINARIA:		6.704:85 $791	21.878:384$410	
Monte-pio dos empregados da Estrada	o		9.807:607$386	
Multas por infracção do Regulamento			304:725$701	31.990:718$497
» » » de contracto				
Renda eventual				194:417$728
POSITOS:				
panhia E. F. Leopoldina — Ramal da Serraria	a commissão de exame da			
» » » Oeste de Minas				8:622$558
» » » Bananal				
» Interesses Locaes				32.193:758$783
Imposto de S. Paulo				
	RTIÇÕES:			
Ilas de empregados			216:175$093	
ssociação de Auxilios Mutuos			52$800	
anco dos Funccionarios Publicos			93:197$904	
ianças de carregadores			2:137$ 98	
ortancia de um deposito a restituir			69$520	
s de contractos			38$740	
ropostas			2:250$400	
» m por pagar			1:330$000	
»			32:152$724	
»	licas		3:084$364	
depositada			958$030	
			911$128	352:353$301
VIMENTO DE FUNDOS:				
Importancia das contas remettidas ao Thesouro Feder arrecadados por conta do Estado de Minas		7:469$590		
Supprimentos feitos pelo exercicio de 1895	iáu	786$560		
Pagador A. F. Saldanha da Gama, pelas folhas que ficar		57:613$310		
		1:301$250		
		3:33 $145		
		11:523$580	82:030$135	
			105:729$357	187:759$792
			462:587$658	
	overno Geral e Estados		838:783$360	
			317:542$720	1.648:914$038
				3.371:702$248
				37.753:956$162

2ª Secção de Contabilidade, 31 de março de 1896.

Augusto José Pereira Schafflor, guarda-livros.

C 5. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3 DIVISÃO — CONTABILIDADE

Synopse da receita e despeza effectiva no exercicio de 1895

RECEITA		DESPEZA	
ORDINARIA		EFFECTIVA	
EXTRAORDINARIA			
DEPOSITOS			
AMENTO DE FUNDOS		DEPOSITOS	
		MOVIMENTO DE FUNDOS	

C 7.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração da despeza effectiva por conta do credito ordinario desde o exercicio de 1866-1867 até o de 1895 e dos creditos votados para a mesma despeza

Exercicio de 1866-1867

Credito especial concedido pelo Decreto n. 3728 de 7 de novembro de 1866	2.604:416$563
Despeza effectiva	2.368:380$747
Excesso de credito	236:035$816

Exercicio de 1867-1868

Credito votado pela Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867 e Decreto n. 4286 de 10 de dezembro de 1868	2.097:752$334
Despeza effectiva	2.249:246$027
Excesso de despeza	151:493$693

Exercicio de 1868-1869

Credito votado pela Lei n. 1507 de 27 de setembro de 1867 e Decreto n. 4442 de 24 de dezembro de 1869	2.589:651$270
Despeza effectiva	2.936:214$961
Excesso de despeza	346:563$691

Exercicio de 1869-1870

Credito votado pelas Leis ns. 1507, 1587 e 1750, de 26 de setembro de 1867, 28 de junho e 20 de outubro de 1869, e Decreto n. 4659 de 26 de dezembro de 1870	2.000:000$000
Idem extraordinario concedido pelo Decreto n. 4474 de 16 de fevereiro de 1870	2.407:220$467
Idem, idem. idem por Decreto n. 4609 de 15 de outubro de 1870	925:827$650
	5.333:048$117
Despeza effectiva	5.010:251$082
Excesso de credito	322:797$035

Exercicio de 1870-1871

Creditos votados pelas Leis ns. 1764 e 1836, de 26 de junho e 27 de setembro de 1870, e Decreto n. 4849 de 18 de dezembro de 1871	2.034:050$000
Decreto n. 4608 de 15 de setembro de 1870 (extraordinario)	3.365:950$000
	5.400:000$000
Despeza effectiva	5.400:000$000
A despeza total neste exercicio foi de	7.809:390$220
Importancia despendida por conta do credito da Lei n. 1953 de 17 de junho de 1871 (construcção do prolongamento)	2.409:390$220
	5.400:000$000

Exercicio de 1871-1872

Credito votado pela Lei n. 1805 de 27 de setembro de 1870 § 7º e Decretos ns. 5021 e 5148, de 20 de julho e 27 de novembro de 1872		5.617:825$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.679:887$729	
» em Londres	617:363$522	5.297:251$251
Excesso de credito		350:573$749

Exercicio de 1872-1873

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de agosto de 1873		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.181:701$100	
» em Londres	939:865$115	5.121:566$215
Excesso de despeza		1.212:692$215

Exercicio de 1873-1874

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de agosto de 1873 e Decretos ns. 5602 e 5610 de 25 de abril de 1874 e 5812 B de 31 de dezembro do mesmo anno		4.585:[illegible]
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.769:[illegible]	
» em Londres	918:589$229	4.678:871$905
Excesso de despeza		93:871$905

Exercicio de 1874-1875

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de agosto de 1873		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.860:524$873	
» em Londres	313:673$297	4.174:198$170
Excesso de despeza		265:705$170

Exercicio de 1875-1876

Credito votado pela Lei n. 2670 de 22 de setembro de 1875 e Decretos ns. 6412 e 6414 de 11 de dezembro de 1876		4.830:183$853
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.441:888$126	
» em Londres	390:213$366	4.831:093$492
Excesso de despeza		909$639

Exercicio de 1876-1877

Credito votado pela Lei n. 2670 de 20 de outubro de 1875 e Decretos ns. 6815 e 6816 de 29 de dezembro de 1877		5.171:904$755
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.677:015$514
Excesso de despeza		502:110$759

Exercicio de 1877-1878

Credito votado pela Lei n. 2792 de 20 de outubro de 1877 e Decretos ns. 6.5 de 28 de janeiro e 7102 e 7103 de 30 de novembro, todos de 1878		5.100:268$337
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.110:965$169
Excesso de despeza		10.697$832

Exercicio de 1878-1879

Credito votado pela Lei n. 2792 de 20 de outubro de 1877		4.500:[illegible]
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.452:332$570
Excesso de despeza		952:332$570

Exercicio de 1879-1880

Credito votado pela Lei n. 2940 de 31 do outubro de 1879	5.370:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	5.435:197$844
Excesso de despeza	65:197$844

Exercicio de 1880-1881

Credito votado pela Lei n. 2940 de 31 de outubro de 1879 e outras	5.925:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.617:824$891
Excesso do despeza	692:824$891

Exercicio de 1881-1882

Credito votado pela Lei n. 3017 de 5 de novembro de 1880 e outras	5.583:990$858
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.536:316$159
Excesso de despeza	952:325$301

Exercicio de 1882-1883

Credito votado pela Lei n. 3141 de 31 de outubro de 1882 e outras	7.183:990$858
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	7.061:007$757
Excesso de credito	122:983$101

Exercicio de 1883-1884

Credito votado pela Lei n. 3141 de 31 de outubro de 1882	7.000:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.916:417$840
Excesso de credito	83:582$160

Exercicio de 1884-1885

Credito votado pela Lei n. 3230 de 3 de setembro de 1884	7.079:272$500
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	7.652:409$991
Excesso de despeza	573:137$491

Exercicio de 1885-1886

Credito votado pela Lei n. 3230 de 3 de setembro de 1884	7.079:272$500
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.832:298$072
Excesso de credito	246:974$428

Exercicio de 1886-1887 — e semestre de julho a dezembro de 1887

Credito votado pela Lei n. 3311 de 16 de outubro de 1886	11.251:731$900
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	10.580:884$155
Excesso de credito	670:847$745

Exercicio de 1888

Credito votado pela Lei n. 3349 de 20 de outubro de 1887	8.235:216$261
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	7.821:748$502
Excesso de credito	413:467$759

Exercicio de 1889

Credito votado pela Lei n. 3397 de 24 de novembro de 1888	8.811:184$948
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	9.300:325$083
Excesso de despeza	489:141$135

Exercicio de 1890

Credito votado pela Lei n. 3397 de 24 de novembro de 1888	8.811:184$948
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	10.212:243$452
Excesso de despeza	1.401:058$504

Exercicio de 1891

Credito votado pela Lei n. 3397 de 24 de novembro de 1888 prorogada para este exercicio pelo Decreto n. 998 A de 12 de novembro de 1890	11.482:195$373
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	15.147:261$504
Excesso de despeza	3.665:066$131

Exercicio de 1892

Credito votado pela Lei n. de 30 de dezembro de 1891	12.482:195$373
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	22.481:836$292
Excesso de despeza	9.999:640$919

Exercicio de 1893

Credito votado pela Lei n. 126 B de 21 de novembro de 1892	14.252:431$501
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	26.580:376$479
Excesso de despeza	12.327:944$978

Exercicio de 1894

Credito votado pela Lei n. 191 B de 30 de setembro de 1893	22.983:276$306
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	28.186:489$137
Excesso de despeza	5.203:212$831

Exercicio de 1895

Credito votado pela Lei n. 266 de 24 de dezembro de 1894	26.322:521$075
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	32.193:758$783
Excesso de despeza	5.871:237$708

2ª Secção de Contabilidade, 31 de março de 1896.— O guarda-livros, *Augusto José Pereira Schafflor*

C 8.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISAO — CONTABILIDADE

Comparação da receita e despeza nos exercicios de 1866–1867 a 1895 com indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego nos mesmos exercicios

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1866-1867			
Receita	2.090:005$652	145,304 k	14:383$675
Despeza effectiva	2.368:380$747		16:299$486
Deficit	278:375$095		
Relação da despeza para a receita	113,32 %		
1867-1868			
Receita	2.609:687$387	197,631 k	13:204$848
Despeza effectiva	2.249:246$027		11:381$038
Saldo	360:441$360		
Relação da despeza para a receita	86,18 %		
1868-1869			
Receita	3.738:574$630	202,564 k	18:456$263
Despeza effectiva	2.936:214$961		14:495$245
Saldo	802:359$669		
Relação da despeza para a receita	78,53 %		
1869-1870			
Receita	4.007:360$928	221,506 k	22:565$348
Despeza effectiva	5.010:251$082		22:612$905
Deficit	1.002:890$154		
Relação da despeza para a receita	125,02 %		
1870-1871			
Receita	5.247:813$923	237,550 k	22:091$407
Despeza effectiva	5.400:000$000		22:732$506
Deficit	152:186$077		
Relação da despeza para a receita	109,90 %		
1871-1872			
Receita	4.911:927$020	304,585 k	16:126$621
Despeza effectiva	5.297:286$251		17:391$815
Deficit	385:359$231		
Relação da despeza para a receita	107,84 %		
1872-1873			
Receita	6.848:362$570	239,580 k	27:167$155
Despeza effectiva	5 121:506$215		18:031$884
Saldo	1.726:856$355		
Relação da despeza para a receita	74,78 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1873-1874			
Receita	6.213:622$078	374,817 k	16:577$718
Despeza effectiva	4.678:871$05[illegible]		12:483$091
Saldo	1.534:747$173		
Relação da despeza para a receita	75,30 %		[illegible]
1874-1875			
Receita	8.138:428$[illegible]	419,671 k	20:108$511
Despeza effectiva	1.174:519$17[illegible]		9:947$763
Saldo	1.263:909$881		
Relação da despeza para a receita	49,47 %		
1875-1876			
Receita	7.[illegible]:113$545	478,666 k	16 [illegible]
Despeza effectiva	1.831:093$192		10 [illegible]
Saldo	3.138:050$[illegible]		
Relação da despeza para a receita	61,62 %		[illegible]$373
			[illegible]:836$292
			9.999:640$919
1876-1877			
Receita	8.557:755$218	521,898 k	[illegible]
Despeza effectiva	5.677:049$511		
Saldo	2.880:705$70[illegible]		
Relação da despeza para a receita	66,33 %		
1877-1878			
Receita	9.153:312$301	569,919 k	16:318$171
Despeza effectiva	5.150:967$[illegible]		9:111$773
Saldo	4.012:375$823		
Relação da despeza para a receita	55,83 %		
1878-1879			
Receita	10.880:950$097	621,752 k	17:500$181
Despeza effectiva	5.452:332$570		8:768$304
Saldo	5.428:626$527		
Relação da despeza para a receita	50,1[illegible] %		
1879-1880			
Receita	10.284:083$751	633,725 k	16:227$[illegible]91
Despeza effectiva	5.435:197$811		8:586$557
Saldo	4.848:885$917		
Relação da despeza para a receita	52,85 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1880-1881			
Receita	13.241:799$036	448,232 k	29:533$468
Despeza effectiva	6.617:824$891		14:760$991
Saldo	6.623:974$145		
Relação da despeza para a receita	49,98 %		
1881-1882			
Receita	11.886:684$820	682,571 k	17:429$225
Despeza effectiva	6.536:316$159		9:576$023
Saldo	5.350:368$661		
Relação da despeza para a receita	54,98 %		
1882-1883			
Receita	22.888:420$981	682,571 k	19:313$547
effectiva	17.061:007$757		10:008$116
Saldo	5.827:413$224		
Receit o da despeza para a receita	54,78 %		
Despez.			
3-1884			
Relação da de			
	10.354:306$482	724,908 k	14:286$373
ectiva	6.916:417$840		9:485$912
Receita Saldo	3.437:988$642		
Des			
Relação da despeza para a receita	63,14 %		
1884-1885			
Receita	12.294:748$378	724,908 k	16:960$425
Despeza effectiva	7.652:409$991		10:556$387
Saldo	4.642:338$387		
Relação da despeza para a receita	62,24 %		
1885-1886			
Receita	12.128:474$434	724,908 k	16:731$053
Despeza effectiva	6.832:298$072		9:425$055
Saldo	5.296:176$362		
Relação da despeza para a receita	56,33 %		
1886-1887 e 2º semestre de 1887			
Receita	17.360:785$890	786,082 k	22:085$209
Despeza effectiva	10.580:884$155		13:460$280
Saldo	6.779:901$735		
Relação da despeza para a receita	60,94 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1888			
Receita	13.045:067$527	807,194 k	16:162$245
Despeza effectiva	7.821:748$502		9:690$047
Saldo	5.224:319$025		
Relação da despeza para a receita	59,95		
1889			
Receita	12.663:711$204	807.194 k	15:688$559
Despeza effectiva	9.300:325$983		11:521$797
Saldo	3.363:385$221		
Relação da despeza para a receita	73,41		
1890			16 10
Receita	13.359:470$858	855,[illegible]03 k	
Despeza effectiva	10.212:243$452		195$373 .481:836$292
Saldo	3.147:227$436		9.990:640$919
Relação da despeza para a receita	76,44 %		
			10:5[illegible]
1891			
Receita	18.157:531$227	1.053,791 k	17:230$675
Despeza effectiva	15.147:261$804		14:374$066
Saldo	3.010:269$423		
Relação da despeza para a receita	83,42 %		
1892			
Receita	21.389:659$492	1.053,829 k	20:297$087
Despeza effectiva	22.481:836$292		21:333$476
Deficit	1.092:176$800		
Relação da despeza para a receita	105,106 %		
1893			
Receita	25.105:606$741	1.147,038 k	21:887$336
Despeza effectiva	26.580:376$479		23:173$056
Deficit	1.474:769$738		
Relação da despeza para a receita	105,874 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1894			
Receita.....	27.226:847$160	1.155,633 k	23:560$115
Despeza effectiva.....	28.186:489$137		24:390$519
Deficit.....	959:641$977		
Relação da despeza para à receita.....	103,524 %		
1895			
Receita.....	29.377:160$286	1.179,774 k	24:900$667
Despeza effectiva.....	32.193:758$783		27:288$072
Deficit.....	2.816:598$497		
da despeza para a receita.....	91,251 %		

Receita.....
effectiva

contabilidade, 31 de março de 1896.—*Augusto José Pereira Schafflör*, guarda-livros.

Receit o da despe
Despez.

Relação da de

ECHITA
EZA
METRO
OO

10:5

2308675
3748066

— CONTABILIDADE

ás estradas estranhas

Relação da de

	orias							
		TOTAL		TELEGRAPHO	ARMAZENAGENS	MULTAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL GERAL
	:TO	PESO	PRODUCTO					
	7.544$880,5	52.604.536	821.231$120,5	16.148$400	9.480$760	680$470	25.838$540	1.817.725$745,5
	0$624	35.681.660	797.556$567	13.958$400	8.664$850	662$460	7.938$790	1.621.939$467
	645$820	60.132.371	1.050.859$180	16.511$970	15.673$720	662$960	12.437$055	2.080.816$255
	356$860	53.727.534	1.289.015$280	16.114$720	12.323$470	495$510	14.549$485	2.527.691$725
	24$520	58.767.292	1.089.822$000	15.216$200	11.134$580	390$320	9.892$140	2.445.282$850
	308$100	57.546.844	958.122$220	15.662$950	12.069$700	816$200	17.438$260	2.207.777$711
		460.237	6.006.606$367,5	93.612$640	69.347$080	3.707$920	88.094$270	12.701.233$753,5
		7.513	1.127.974$770	15.741$800	7.626$630	760$670	18.016$310	2.270.064$240
		.543	1.786.034$460	14.970$020	10.914$820	708$920	19.792$280	2.867.037$600
		64.834.929	1.383.292$500	14.100$010	8.819$070	518$660	47.843$120	2.500.264$640
		72.529.852	1.655.676$830	14.280$540	8.757$240	802$360	34.992$870	2.693.868$500
		62.778.120	1.371.862$210	13.249$410	6.529$560	1.265$320	32.070$340	2.343.004$120
	20	67.171.917	1.477.697$860	14.427$190	6.584$290	1.517$860	23.556$488	2.530.011$438
	6.001$710	416.431.874	8.802.538$630	86.768$970	49.231$610	5.573$790	176.271$408	15.204.250$538
.028.354	8.956.852$514,5	734.892.111	14.809.144$997,5	180.381$610	118.578$690	9.281$710	264.365$678	27.905.484$291,5
7.384.522	7.929.316$570	745.969.596	14.328.858$450	120.077$200	108.626$120	11.305$230	206.910$560	25.906.965$379,6
.....	1.027.535$944,5	.....	480.286$547,5	60.304$410	9.952$570	.....	57.455$118	1.998.518$911,9
5.168	.....	11.077.485	.....	.....	.....	2.023$520	.....	.....

O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

C 10 — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3. DIVIS. CONTABILIDADE

Demonstração das receitas por mezes no anno de 1895, com exclusão da renda perte às estradas estranhas

| MEZES | Viajantes | | |

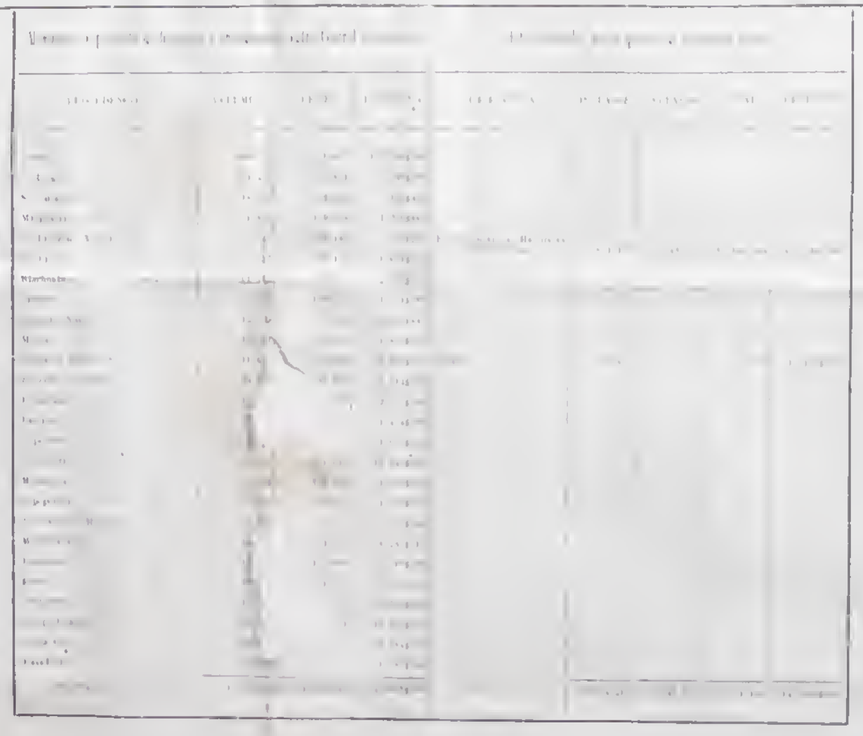
AL E

e produ

AGOSTO			1894			DIFFERENÇA PARA MAIS 1895				DIFFERENÇA PARA MENOS 1895			
2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO		TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
.336	420.062	61.916$500	.884,5	4.371.277,5	642.644$370	66.719	456.604,5	523.323,5	71.960$010	.....	.....	.....	.....
.63	26.269	4.174$250	.055	324.094	56.341$790	.....	21.395	2.239	.....	19.156	.....	.....	5.692$080
.001	10.534	1.457$100	.402	125.910	17.864$400	367	8.601	8.968	952$300	.....	.....	.....	.....
.945	6.840	902$300	.349	83.848	11.094$820	4.795	8.634	13.429	1.955$640	.....	.....	.....	.....
6	18.894	2.714$900	.994	297.665	42.080$870	.....	20.253	.....	.....	20.692	.....	439	1.967$620
.999	16.771	2.364$300	976	192.327	27.110$650	1.148	10.138	11.286	1.310$250	.....	.....	.....	.....
.213	20.930	3.031$300	.773	230.693	32.609$700	12.421	9.580	22.001	3.522$260	.....	.....	.....	.....
.443	15.220	2.110$300	.801	177.870	25.095$390	.....	5.217	2.353	761$540	2.864	.....	.....	.....
.080	25.272	3.742$100	.154	303.082	46.690$300	1.148	26.260	27.408	2.150$230	.....	.....	.....	.....
			.963	555.408	82.115$100	2.820	20.066	22.886	2.895$700	.....	.....	.....	.....
3	166.952	1.70											
9	597.078	3.32											
1	486.629	4.82											
7	271.889	2.86											
	688.269	6.81											
	21.709	2.76											
		4.43											
		1.95											
8	3.404.641	16.24											
4	165.060	1.69											
5	908.157	4.55											
0	43.	62											
	34.632	4.28											
	481.808	3.84											
	11.779	3.91											
	73	2.72											
	311	12.99											
		16.38											
		1.58											
5	28.252.646	247.90											

C 11. ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL 3. DIVISÃO

Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes dos suburbios no an



1ª Secção da 3ª Divisão, 14 de Março de 1896. — O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

AL E

e produ

AGOSTO			1894			DIFFERENÇA PARA MAIS 1895				DIFFERENÇA PARA MENOS 1895			
2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO		TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
.336	420.062	61.916$500	.884,5	4.371.277,5	642.644$370	66.719	456.604,5	523.323,5	71.960$010	.....	.....	.....	.....
.651	26.269	4.174$250	.055	324.094	56.341$790	.....	21.395	2.239	.....	19.156	.....	.....	5.692$080
.001	10.534	1.45[illegible]$100	.402	125.910	17.864$400	367	8.601	8.968	952$300	.....	.....	.....	.....
.945	6.840	902$300	.349	83.848	11.094$820	4.795	8.634	13.429	1.955$640	.....	.....	.....	.....
[illegible]	18.894	2.714$900	.994	297.665	42.080$870	.....	20.253	.....	.....	20.692	.....	439	1.967$620
.999	16.771	2.364$300	976	192.327	27.110$650	1.148	10.138	11.286	1.310$250	.....	.....	.....	.....
.213	20.930	3.031$300	.773	230.693	32.609$700	12.421	9.580	22.001	3.522$260	.....	.....	.....	.....
.443	15.220	2.110$300	.801	177.870	25.095$390	.....	5.217	2.353	761$540	2.864	.....	.....	.....
.080	25.272	3.742$100	.154	303.082	46.690$300	1.148	26.260	27.408	2.150$230	.....	.....	.....	.....
			.963	555.408	82.115$100	2.820	20.066	22.886	2.895$700	.....	.....	.....	.....
3	166.952	1.70											
0	67.078	3.32											
1	486.629	4.82											
7	271.889	2.86											
	88.269	6.81											
	1.709	2.76											
		4.43											
		1.93											
8	3.404.641	16.24											
4	165.060	1.69											
5	908.1[illegible]7	4.53											
0	43. [illegible]	62											
	54.632	4.28											
	481.808	3.84											
	11.779	3.91											
	73	2.73											
	311	12.99											
		16.38											
8		1.58											
5	28.252.646	247.90											

VIAJANTES	MERCADORIAS
ANNO DE 1895	

— CONTABILIDADE

...ceita geral desta Estrada no anno de 1895

...NNO DE	MERCADORIAS						TELEGRAMMAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL GERAL
	CAFE		DIVERSOS		TOTAL				
	...SO	PRODUCTO	PESO	PRODUCTO	PESO	PRODUCTO			
...PAULO E RIO DE JANEIRO E ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
...A BOCAINA	...5.703 ...4.810	40.647$720 36.656$220	17.375 38.107	811$740 1.344$860	773.078 701.917	41.459$460 38.001$080	113$240 100$480	.....	42.218$500 39.142$580
Viaj...	...98.513	77.303$940	55.482	2.156$600	1.471.995	79.460$540	213$720	.....	81.361$080
Baga...	...31.969	344.459$320	1.308.652	54.524$600	7.040.621	398.983$920	1.060$740	.....	419.734$720
Enc... ...LEOPOLDINA (Ramal da Serraria)	...09.989	520.808$340	3.439.419	139.276$720	11.859.408	660.085$060	987$720	.....	686.702$900
	...31.958	862.867$660	4.768.071	193.801$320	18.900.029	1.058.668$980	2.048$760	.....	1.106.437$620
	.....	.....	1.012.051	20.908$280	1.012.051	20.908$280	20.908$280	.....	57.908$850
Total do anno de ...	...19.819	2.426.396$640	19.611.401	681.214$200	62.361$220	3.107.609$840	21.291$310	.....	3.399.705$600
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1894 E. F. S. Paulo e Rio de Janei...	...16.624	62.220$000	452.285	5.673$020	1.668.909	67.893$020	194$780	.....	69.420$040
E. F. Rezende a Bocaiuva	...83.720	605.894$420	2.607.196	102.643$720	2.990.916	708.538$140	1.275$740	.....	733.557$210
E. F. Leopoldina (Ramal da S...	...78.894	36.634$900	6.620.103	79.029$060	7.698.997	115.663$960	2.252$150	.....	192.167$830
E. F. Oeste de Minas	...43.431	109.231$860	463.013	6.310$820	3.106.444	115.742$680	1.193$060	.....	132.170$560
E. F. União Valenciana	...67.479	40.873$160	3.518.167	88.167$880	3.485.646	129.041$740	2.401$850	.....	304.835$840
E. F. Minas e Rio	...02.600	1.368.763$480	8.129.606	427.336$500	28.232.206	1.796.101$980	3.519$370	.....	1.973.633$750
E. F. Leopoldina (Linha princi...	...31.863	133.596$980	361.342	9.722$460	2.893.205	143.319$440	1.375$990	.....	152.136$350
E. F. Mazambinho	...25.304	67.009$340	76.323	623$380	1.001.627	67.632$920	108$800	.....	69.729$310
E. F. Juiz de Fora e Piau	...03.241	1.573$600	111.629	1.794$320	204.870	3.369$920	.....	.....	4.257$280
E. F. Santa Cruz a Itaguahy ..	...91.624	124.105$680	767.600	12.363$240	3.562.224	136.468$920	155$260	.....	145.223$780
E. F. Rio das Flores	...51.398	30.861$400	241.693	1.482$580	993.091	32.043$980	417$260	.....	34.201$360
E. F. do Banana	...73.992	49.071$320	1.478.858	34.179$240	2.952.850	83.250$560	1.977$700	.....	119.894$510
E. F. Sapucahy	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total do anno de ...	...63.170	2.629.841$340	24.827.815	769.225$920	69.790.985	3.399.067$260	14.871$960	.....	3.951.247$910
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6.419$350	.....	.....
Differenças ..... Para mais... / Para menos	...13.351	203.774$700	5.216.414	88.011$720	7.429.763	291.457$420	.....	.....	351.542$310

...ão, 14 de Março de 1896 — O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

Alfredo Dutra da

C 13. E. F. CENTRAL DO BRAZIL 3.ª DIVISÃO CONTABILIDADE

Demonstração da receita [illegible] E. F. Central do Brazil [illegible] as companhias em tráfego no Estado de S. Paulo e Minas Geraes [illegible] do imposto estadual [illegible] tanto o bem assim para a Thesouraria [illegible] anno de 1896.

| VERBAS DA RECEITA | | |

TABILIDADE

emonstração ... ıtuo e bem assim para a Thezouraria
... anno de 1895

VERBAS DA RECEI	E. F. RIO DAS FLORES	E. F. DO BANANAL	E. F. SAPUCAHY	IMPOSTO DO ESTADO DE S. PAULO	IMPOSTO DO ESTADO DE MINAS GERAES	TOTAL GERAL
jantes	1:587$625	69$500	1:781$500	47:191$035	.....	105:391$705
agens	257$120	77$440	939$080	5:298$750	1:766$590	19:059$350
ommendas	9:107$580	1 698$300	26:454$700	44:279$595	108:466$640	545:906$515
maes	.....	.....	35$620	4:759$620	32:939$280	139:566$300
iculos	5$600	4$000	21$540	237$450	35$980	395$690
cadorias	54:601$080	9:966$400	61:947$040	98:393$350	243:005$400	2.353:586$530
grammas	180$990	137$270	1:072$300	.....	.....	9:560$690
das diversas	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Somma do 1º semestre	65:739$995	11:952$910	92:251$780	200:159$800	386:213$890	3:173:466$780
ajantes	1:599$975	20$800	1:268$480	55:277$600	.....	158:808$110
agagens	296$080	94$240	751$220	4:564$870	899$460	18:156$530
ncommendas	7:033$120	1:570$900	10:610$160	36:800$570	85:660$610	405:454$480
maes	500	5$800	45$480	6:851$430	26:364$380	126:225$290
culos	28$480	2$400	33$900	314$700	81$300	1:000$160
adorias	77:303$580	13:196$220	77:399$800	164:458$800	301:295$970	3.576:763$880
grammas	165$400	139$820	663$640	.....	.....	6:810$560
das diversas	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Somma do 2º semestre	86:427$135	15:030$180	90:772$680	268:267$970	414:301$720	4.293:219$010
Total do anno de 1895	152.167$130	26.983$090	183:024$460	468:427$770	800:515$610	7.466:685$790
ajantes	2:326$610	128$200	4:369$270	82:896$280	.....	268:398$790
agagens	383$220	185$360	1:351$260	10:528$450	.....	37:397$820
ncommendas	14:026$900	2:265$920	23:017$100	51:019$890	.....	830:370$050
nimaes	118$700	18$500	185$460	18:239$860	.....	24:403$280
ehiculos	47$160	.....	28$780	658$560	.....	1:446$300
ercadorias	65:380$140	6:420$640	150:242$260	311:296$710	.....	2.373:276$890
elegrammas	289$400	200$630	1:594$470	.....	.....	10:715$710
mposto mineiro	.....	.....	.....	.....	.....	1.929:564$280
Somma em 1894	82:572$430	9:219$250	180:788$600	474:639$750	1.929:564$280	5.475:573$120
Differenças — Para mais	69:594$700	17:763$840	2:235$860	.....	.....	1.991:112$670
Differenças — Para menos	.....	.....	.....	6:211$980	1.129:048$670	.....

1.ª Secção da 3.ª D ... O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

Balancete da renda do anno de 1895

RENDA ACCUMULADA

MOVIMENTO DA RENDA

RENDA PROPRIA DA E. F. CENTRAL

RENDA PERTENCENTE AO TRAFEGO MUTUO

BALANÇO DO DINHEIRO REMETTIDO

Demonstração da renda do anno

VERBAS DE RECEITA	PRODUCTO

[illegible]

[illegible]

ONTABILIDADE

1895

VIMENTO DA RENDA

VERBAS DE RECEITA			
	tações	19.475:685$863	
	s cobrados	6.589:832$370	
	tações	4.616:596$140	
	s cobrados	2.810:695$010	
	de transito	452:765$700	33.945:575$083
Passagens			
Bagagens		1.015:442$260	
Encommendas		14:381$600	
Animaes — frete pago		1.197:373$030	2.227:196$890
» — » a pagar			
Vehiculos			
Mercadorias — frete pago		506 625$852,4	
» — » a pagar		228:712$170	
Telegrammas	tral	104:224$580	
Armazenagens		4:690$360	
Multas			
Rendas diversas		46:323$900	890:576$862,4
Somma			
Saldo do anno anterior nas agencias			
» » » a cobrar			
Renda ficticia			37.063:348$835,4
Somma			

EIRO REMETTIDO

R		25:493$445	
		33.945:575$083	33.97:1068$528
Passagens			106:665$140
Bagagens			
Encommendas			
Animaes — frete pago			33.864:403$388
» — » a pagar			
Vehiculos			
Mercadorias — frete pago			
» — » a pagar			
Telegrammas			
Rendas diversas			
Somma			

ção do saldo a arrecadar no anno seguinte

	BAS DE RECEITA	PRODUCTO
Saldo de fretes a cobrar do anno ante		
» impostos » » »		
Somma		
Imposto de transito		39:608$300
» Estadoal — de S. Paulo		395$100
» Estadoal — » Minas		1:072$120
Debito da Companhia Leopoldina		689$300
		64:900$320
	Total	106:665$140
Total geral		

1.ª Secção da 3.ª Di

O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle*

C 15. E. F. CENTRAL DO [illegible]AZ. 3.ª DIVISÃO CONTABILIDADE

Demonstração dos transportes concedidos por conta do Governo Central [illegible] Estradas Intendencia Municipal da Capital e Companhias no anno de 1896

REQUISITANTES	[illegible]	OBSERVAÇÕES
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible] Maio de 1896

[illegible]

BRAZ — 3.ª DIVISÃO DADE

Estado Federados, Intendenc apital e Companhias, no anno de 1895

	MERCADORIA		ANIMAES		TELEGRAMMAS DO TRAFEGO MUTUO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL	OBSERVAÇÕES
	Kilogrammas	Producto	Numero	Producto	Numero			
280	.....	.....	.....	.....	.....	177$000	19:408$570	
Ministerio da 140	148428	1:157$740	.....	.....		.....	3:724$740	
Inspecção G 820	18318	117$400	14	23$460	.....	.....	8:045$780	
Inspectoria 360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	841$460	
Inspectoria 120	1000	89$500	.....	.....	.....	559$600	2:763$040	
Repartição 340	328066	7:252$920	49	323$600	.....	.....	33:955$460	
Repartição 340	1.341681	7:441$720	562	1:549$700		2:975$200	105:422$920	
Ministerio 400	Valor.	10:524$980	.....	.....	.....	.....	16:882$220	
Ministerio ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	273$240	
Ministerio 780	.....	.....	26	21$000	.....	925$100	50:519$370	
Ministerio 140	1.000	44$580	.....	.....	.....	.....	4:161$460	
Ministerio ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80$000	
Ministerio ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	99$600	
Directoria 480	6094	416$440	11	52$040	.....	1:120$000	43:240$120	
Estado do 860	7.47642	157:158$840	170	2:989$720		43:116$500	370:630$250	
Estado de 640	11521	5:751$820	27	180$100		8:603$280	96:958$520	
Estado de 840	6000	424$800	1	900	.....	5$800	1:978$520	
Prefeitura 840	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:314$600	
Directoria ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	805$200	
aposto do 160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4:428$080	
Commissão 860	3.34152	67:986$280	52	227$700		.....	100:514$510	
Construcção ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	168$400	
Interesses ...	65[illegible]0	10:242$540	.....	.....	.....	.....	11:515$540	
Companhia ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:290$020	
Companhia ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	574$200	
Companhia ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71$000	
Companhia ...								
400	13.570.99	3:609$560	912	5:368$220		.....	57:482$480	879:663$820
560	1.538.806	7:705$020	566	1:576$040		.....	3:886$600	111:190$760

O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle*

C 16.— ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

Demonstração dos transportes em serviço da Estrada e dos concedidos gratis durante o ano de 1895

REQUISITANTES	VIAJANTES 1ª CLASSE Numero	VIAJANTES 1ª CLASSE Producto	VIAJANTES 2ª CLASSE Numero	VIAJANTES 2ª CLASSE Producto	VIAJANTES TOTAL	ENCOMMENDAS Kilogrammas	ENCOMMENDAS Producto	MERCADORIAS Kilogrammas	MERCADORIAS Producto	ANIMAES Numero	ANIMAES Producto	VEHICULOS Numero	VEHICULOS Producto	TELEGRAMMAS	TELEGRAMMAS DO TRAFEGO MUTUO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL
Administração central	792	2:148$800	78	107$600	2:256$400	1.960	143$980	18.622	39:546$880	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41:947$260
Trafego	15.169	43:062$200	4.690	13:334$600	56:396$800	848.324	48:201$700	1.520.029	9:994$500	1.349	7:399$900	9	23$360	696:650$361	.....	.....	818:666$681
Contabilidade	64	871$000	2	200	871$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	871$200
Locomoção	369	3:756$800	2.157	6:376$700	17:133$500	229.632	11:911$940	2.139.100	35:617$960	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57:663$400
Via-permanente	1.514	6:270$500	78.880	70:216$200	76.486$700	816.301	25:383$440	7.529.477	35:566$740	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10$000	137:446$880
6ª Divisão	1.114	6:085$500	5.276	10:284$400	16:369$900	48.192	951$440	483.362	1:882$900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19:204$240
Somma	19.022	62:194$800	91.083	100:319$700	162:514$500	1.974.409	80:592$560	11.690.590	122:608$980	1.349	7:399$900	9	23$360	696:650$361	.....	10$000	1.075:799$667
Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	515	886$600	2	1$200	887$800	18.701	2:713$900	394.871	3:889$320	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7:491$020
Collegio da Immaculada Conceição	197	1:300$600	.....	.....	1:300$600	300	34$280	5	2$720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:337$600
Commissão de estudos da nova Capital da União	1	24$900	.....	.....	24$900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24$900
Escola Polytechnica	401	5:466$800	.....	.....	5:466$800	40	5$600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5:472$400
Inspectoria Geral das Terras e Colonisação	.....	.....	20.104	193:171$600	193:171$600	939.556	102:382$680	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	295:554$280
Santa Casa da Misericordia da Capital Federal	1.535	323$700	99	9$900	333$600	14.466	149$620	20.873	60$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	543$420
» » » de Barbacena	13	275$600	.....	.....	275$600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	275$600
Companhia Centro Pastoril	.....	.....	.....	.....	.....	198.931	3:116$140	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3:116$140
Escola de Minas em Ouro Preto	159	1:995$700	.....	.....	1:995$700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:995$700
Ministerio do Interior	26	698$400	16	239$900	938$300	2.986	686$120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:624$420
Jardim Botanico	2	31$400	.....	.....	31$400	734	75$900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	107$300
Somma	2.849	11:003$700	20.221	193:422$600	204:426$300	1.175.714	109:161$240	415.749	3:952$240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	317:542$780
Total Geral	21.871	73:198$500	111.304	293:742$300	366:940$800	3.150.123	195:756$800	12.106.339	126:561$220	1.349	7:399$900	9	23$360	696:650$361	.....	10$000	1.393:342$441

1ª Secção da 3ª Divisão, 14 de Março de 1896.— O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

C 17.---E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a estrada, até 31 de Dezembro de 1895

ANNOS	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1858 1º semestre	.....	.....	.....	29.841	47:746$520
1858 2º »	2.992	27.111	55.168	85.271	100:846$710
1859	25.663,5	86.234,5	76.338,5	188,926,5	289:376$994
1860	42.707,5	91.807,5	101.247	235.726	341:995$620
1861	52.666,5	108.305	118.409	279.380,5	(a) 383:923$426
1862	50.715	110.991	129.619	300.235	(b) 431:063$176
1863	66.248	97.347	141.171	304.766	(c) 399,640$265
1864	60.877	69.496	223.323	353.696	(d) 421:382$014
1865	56.395	54.282	261.813,5	372.490,5	(e) 442:632$968
1866	55.803	49.600	300.024	405.427	481:274$312
1867	71.440,5	66.697	342.242,5	480.380	561:785$456
1868	120.996,5	132.602	415.069,5	668.668	737:984$739
1869	132.283	187.988	458.271,5	778.543	852:736$050
1870	212.439	124.727	459.260	791.426	831:985$130
1871	308.859	43.351	551.260	903.470	1.025:995$450
1872	346.833	43.415	623.373	1.013.621	1.178:022$020
1873	431.021	42.079	708.628	1.181.728	1.329:768$280
1874	438.710	42.507	748.897	1.230.114	1.404:450$670
1875	589.474	64.378	956.642	1.610.494	1.577:918$550
1876	674.142	61.241	(f) 1.115.953	1.851.336	1.689:487$340
1877	832.255,5	1.412.922,5	.....	2.245.178	2.082:471$570
1878	800.730,5	1.392.626,5	.....	2.193.357	2.063:695$630
1879	894.980	1.588.975	.....	2.483.955	2.335:092$550
1880	895.661,5	1.873.482	.....	2.569.143,5	2.283:043$910
1881	788.890,5	1.966.596,5	.....	2.755.487	2.346:086$170
1882	792.048,5	1.988.079	.....	2.780.127,5	2.249:202$770
1883	808.342	2.092.826	.....	2.901.168	2.281:842$050
1884	837.742,5	2.287.384,5	.....	3.125.127	2.335:471$600
1885	941.038	2.489.125,5	.....	3.430.163,5	2.417:240$590
1886	1.060.542	2.674.332,5	.....	3.734.874,5	2.357:087$830
1887	1.330.518,5	3.197.763,5	.....	4.537.282	2.420:475$560
1888	1.445.321,5	3.686.166,5	.....	5.131.488	2.794:753$400
1889	1.414.704	4.023.931	.....	5.438.635	2.953:005$430
1890	1.801.927,5	4.819.960,5	.....	6.717.815	3.380:652$730
1891	3.229.223,5	6.164.846	.....	9.394.069,5	4.931:221$230
1892	3.788.368,5	7,034.381	.....	10.822.749,5	6.864:630$065
1893	4.096.963	7.309.613,5	.....	11.496.576,5	7.467:138$655
1894	4.549.859	7.524.418	.....	12.074.277	7.344:982$705,6
1895	4.618.264	8.774.110	.....	13.392.374	7.940:793$060

(a) 9:724$746
(b) 2:237$862
(c) 15:860$274
(d) 2:531$286
(e) 2:033$250

} Rendimento do ramal de Macacos durante o tempo em que não foi propriedade do Estado, incluido o producto de cada anno.

(f) Em 1 de Novembro de 1876 foi supprimida a 2ª classe nos trens do interior, passando a 3ª a ter a denominação de 2ª mas conservando as taxas daquella classe.

Divisão de Contabilidade, 1ª secção, 14 de Março de 1895.— O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

C 18.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—3ª DIVISÃO—CONTABILIDADE

Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos no ultimo decennio

ANNOS	KILOGRAMMAS			QUANTIDADE	
	BAGAGENS	ENCOMMENDAS	MERCADORIAS	ANIMAES	VEHICULOS
1886	2.164.556	13.886.757	420.048.378	87.719	367
1887	2.456.260	15.261.724	371.595.285	138.076	409
1888	2.899.797	17.771.934	433.674.643	173.021	333
1889	3.212.035	18.613.964	500.501.009	166.612	387
1890	4.829.183	20.209.567	483.685.078	189.217	359
1891	9.573,323	29.158.356	612.459.625	246.094	654
1892	13.150.909	45.988.910	591.784.716	272.594	789
1893	15.574.197	49.177.622	672.048.523	232.280	960
1894	18.493.826	53.592.366	745.969.596	248.139	961
1895	18.166.374	67.256.374	734.892.111	257.689	1.451

Divisão da Contabilidade, 1ª. secção 14 de Março de 1896.—O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

NORTE		TOTAL		PASSAGENS POR CONTA DO GOVERNO		TOTAL GERAL	
NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO
.....	.....	136.559	72:819$400	.....	.....	.....	.....
.....	.....	146.269	78:643$260	.....	.....	.....	.....
.....	.....	160.122	78:420$456	.....	.....	.....	.....
.....	.....	189.301	77:587$566	.....	.....	.....	.....
.....	.....	207.760	77:456$356	.....	.....	.....	.....
.....	.....	233.246,5	82:649$348	.....	.....	.....	.....
.....	.....	281.549	89:287$300	.....	.....	.....	.....
.....	.....	425.829,5	120:037$932	.....	.....	.....	.....
.....	.....	531.068	156:154$480	.....	.....	.....	.....
.....	.....	530.480	155:595$770	.....	.....	.....	.....
.....	.....	583.201	162:140$950	.....	.....	.....	.....
.....	.....	658.116	182:215$240	.....	.....	.....	.....
.....	.....	787.206	221:608$880	.....	.....	.....	.....
.....	.....	785.413	186:657$670	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.047.343	202:754$750	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.202.781	227:935$840	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.558.132	314:881$600	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.474.089	296:779$900	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.634.355	299:624$400	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.564.435	259:118$700	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.844.221	305:675$800	8.749	1:792$400	1.852.970	307:458$200
.....	.....	1.830.712	302:211$900	34.036	7:368$700	1.864.748	309:580$600
.....	.....	1.915.569	319:025$200	37.408	5:922$900	1.952.977	324:948$100
.....	.....	2.120.589	348:403$200	49.617,5	8:009$500	2.170.206,5	356:412$700
.....	.....	2.415.521	393:221$200	59.748	9:905$100	2.475.269	403:126$300
.....	.....	2.742.875	430:121$300	81.090	13:132$300	2.823.965	443:253$600
.....	.....	3.470.927	498:776$410	103.987	17:112$200	3.574.914	515:888$610
.....	.....	3.839.607	541:702$750	114.056	19:680$700	3.953.663	561:383$450
.....	.....	4.088.281	567:647$160	105.155	17:558$700	4.193.436,5	585:205$860
.....	.....	5.184.051	658:911$950	120.349	17:862$300	5.304.400	676:774$250
49.815	7:554$500	7.827.500	1.055:911$570	82.191	11:965$800	7.909.694	1.067:877$370
184.197	27:621$900	8.480.749	1.156:525$050	128.703	47:206$900	8.609.452	1.203:731$950
172.515	25:200$100	9.349.324	1.361:787$210	138.566	60:875$000	9.478.890	1.422:662$210
201.937	26:632$600	9.875.190,5	1.475:350$760	131.598	52:898$500	10.006.788,5	1.528:249$260
257.355	33:490$500	11.030.657	1.639:040$005	179.279	88:744$900	11.209.936	1.727:784$905

O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

C 19. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3.ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos an

Secretaria da Contabilidade da Estrada de Ferro Central do Brazil, em 1 de Março de 1886

C 10. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3.ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

ovimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1895

D I.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª. DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Linha em trafego: extensão 1.195,319 k

Quadro do pessoal da Locomoção em 31 de dezembro de 1895

CATEGORIAS	QUANTIDADES EM ENGENHO DE DENTRO E DEPOSITOS 1m,60	QUANTIDADES: LAFAYETTE BITOLA DE 1m,0	QUANTIDADES: NORTE BITOLA 1m,0	TOTAL GERAL	VENCIMENTOS: ANNUAL	VENCIMENTOS: DIARIO
Chefe	1	.....	.....	1	9:800$000	
Ajudantes	2	.....	.....	2	a 7:200$000	
Chefe de officinas	1	.....	.....	1	6:000$000	
» » secção	1	.....	.....	1	5:400$000	
Official	1	.....	.....	1	5:100$000	
1os escripturarios	3	.....	.....	3	a 4:800$000	
2os »	4	.....	.....	4	» 4:200$000	
3os »	6	.....	.....	6	» 3:600$000	
Amanuenses	6	.....	.....	6	» 2:400$000	
Armazenistas	3	1	.....	4	» 2:400$000	
Praticantes	27	.....	.....	27	» 1:800$000	
Encarregado do deposito	1	.....	.....	1	5:400$000	
Ajudante	1	.....	.....	1	2:400$000	
Desenhistas de 1ª classe	2	.....	.....	2	a 4:800$000	
» » 2ª »	2	.....	.....	2	» 4:200$000	
» addido	1	.....	.....	1	2:400$000	
Continuos	3	.....	.....	3	a 1:800$000	
Professora	1	.....	.....	1	3:600$000	
Inspector de depositos	1	.....	.....	1	5:400$000	
Chefes de deposito	3	1	1	5	a 4:800$000	
Machinistas de 1ª classe	3[illegible]	5	8	48	» 4:800$000	
» » 2ª »	42	5	10	57	» 4:200$000	
» » 3ª »	34	4	10	48	» 3:600$000	
[illegible]cantes de machinistas de 1ª classe	27	3	4	34	.....	a 6$500
» » » 2ª »	46	9	6	61	.....	» 5$500
[illegible]s de 1ª classe	67	9	13	89	.....	» 4$500
» 2ª »	98	14	32	144	.....	» 4$000
67[illegible] [illegible]os	223	22	39	284	.....	» 3$500
6[illegible] [illegible]ros	120	8	9	137	.....	5$000 a 3$000
[illegible]eiros de locomotivas	17	.....	4	21	.....	5$500 » 3$000
70[illegible] [illegible]ores » »	25	6	.....	32	.....	4$000 » 3$000
822[illegible]	54	6	9	[illegible]	.....	5$000 » 3$000
[illegible] de 1ª classe	13	.....	.....	13	a 1:800$000	
» 2ª »	11	.....	2	13	» 4:200$000	
» » 3ª »	9	.....	.....	[illegible]	» 3:600$000	
[illegible]limadores e ajudantes	338	38	84	4[illegible]0	.....	8$400 a 5$000
Torneiros e »	1[illegible]0	2	25	187	.....	8$400 » 5$000
[illegible]inteiros »	225	8	46	279	.....	7$200 » 5$000
[illegible]rradores »	10	.....	.....	10	.....	7:200 » 5$000
[illegible]Reireiros »	2[illegible]1	4	25	311	.....	8$400 » 1$000
[illegible]ndidores »	93	1	18	112	.....	6$000 » 1$000
[illegible]erreiros »	123	8	25	156	.....	8$400 » 2$500
Serralheiros »	16	.....	7	23	.....	6$000 » 5$000
[illegible] Pintores »	8[illegible]	4	23	113	.....	1$200 » 1$000
Modeladores	21	.....	3	24	.....	7$000 » 5$000
Correeiros	7	.....	1	8	.....	6$500 » 1$000
Pedreiros	18	.....	.....	18	.....	5$500 » 3$000
Encarregado de freios	20	7	.....	27	.....	6$000 » 3$000
Concertadores de carros	161	13	34	208	.....	6$000 » 3$000
Guardas	31	.....	.....	31	.....	6$000 » 2$000
Manobreiros	3	.....	.....	3	.....	4$000
Foguistas de machina fixa	3	.....	2	5	.....	4$000
Encarregado da usina	1	.....	.....	1	.....	6$000
Ajudante	1	.....	.....	1	.....	4$000
Foguistas e Torneiros	11	.....	.....	11	.....	3$500 a 3$000
Trabalhadores	190	3	27	190	.....	6$000 » 2$000
	2.691	181	468	3.340		

Escriptorio da Locomoção, 31 de março de 1896. — *Diogo José Leite Guimarães*, chefe de secção.

D 2.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Consumo de combustivel e lubrificantes por serviço e secção e por locomotiva-kilometro no anno de 1895

m
BITOLA DE 1,60 —

SERVIÇOS	SECÇÕES	KILOMETRO PERCORRIDO	TOTAL				POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO			
			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Lit.	Estopa — Kil.	Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Lit.	Estopa — Kil.
VIAJANTES	Suburbios	598.763	12.144.677	62.384	39.865	13.372	20.282	0,104	0,066	0,022
	1ª Secção	213.546	2.494.076	18.428	11.036	3.670	16.679	0,086	0,051	0,017
	2ª »	154.994	2.041.238	12.554	7.578	2.854	13.169	0,080	0,048	0,018
	3ª »	82.065	975.941	4.713	2.770	922	11.891	0,057	0,033	0,011
	4ª »	73.158	921.392	2.681	1.311	983	12.594	0,036	0,017	0,013
	5ª »	165.795	2.078.633	6.032	2.914	2.155	12.537	0,036	0,017	0,012
	Ramal de S. Paulo	123.006	1.442.054	7.467	3.632	1.408	11.723	0,060	0,029	0,011
	» de Porto Novo	52.680	607.651	2.950	1.508	604	11.534	0,057	0,028	0,011
	» de Santa Cruz	143.797	2.732.586	14.252	9.300	3.032	19.003	0,099	0,065	0,021
MIXTOS	1ª Secção	324.188	6.658.507	35.304	20.728	7.196	20.539	0,108	0,063	0,022
	2ª »	180.626	6.077.210	20.226	11.333	3.885	33.644	0,111	0,062	0,021
	3ª »	141.391	2.781.019	8.399	4.107	2.431	19.668	0,059	0,029	0,017
	4ª »	128.339	2.068.207	6.356	3.026	2.045	16.115	0,049	0,023	0,015
	5ª »	279.541	5.704.587	13.478	7.317	3.851	20.406	0,048	0,026	0,013
	Ramal de Macacos	18.644	296.309	1.554	980	348	15.892	0,083	0,052	0,018
	» de S. Paulo	315.318	4.026.481	19.599	10.302	3.452	12.769	0,062	0,032	0,010
	» de Porto Novo	102.887	1.803.083	6.141	3.829	2.218	17.524	0,059	0,037	0,021
	» de Santa Cruz	112.720	2.117.330	9.983	6.864	2.269	18.782	0,088	0,069	0,020
CARGAS	1ª Secção	263.720	5.332.155	28.980	17.687	5.605	20.219	0,109	0,067	0,021
	2ª »	193.000	6.389.155	20.064	11.973	3.919	33.104	0,103	0,062	0,020
	3ª »	173.475	3.165.027	11.050	5.551	2.779	18.241	0,063	0,031	0,016
	4ª »	236.530	5.484.304	13.871	7.350	3.802	23.186	0,058	0,031	0,016
	5ª »	221.678	5.247.521	11.025	6.129	3.010	23.671	0,049	0,027	0,013
	Ramal de S. Paulo	270.827	3.672.254	16.101	8.728	2.958	13.559	0,059	0,032	0,010
	» de Porto Novo	8.745	144.614	420	230	143	16.536	0,049	0,026	0,016
	» de Santa Cruz	29.007	595.684	3.024	1.860	601	20.535	0,104	0,064	0,020
LASTRE	1ª Secção	35.741	496.224	2.451	1.785	694	13.883	0,063	0,049	0,019
	2ª »	32.172	500.369	1.494	1.101	466	15.552	0,046	0,034	0,014
	3ª »	28.296	313.502	1.301	912	445	11.079	0,049	0,032	0,015
	4ª »	27.587	403.978	1.362	887	504	14.643	0,049	0,032	0,016
	5ª »	66.458	941.081	1.737	1.413	745	14.160	0,026	0,021	0,011
	Ramal de S. Paulo	35.790	501.947	1.776	1.314	508	14.024	0,049	0,036	0,014
	» de Porto Novo	24.537	331.920	1.266	813	512	13.527	0,051	0,033	0,020
	» de Santa Cruz	16.652	225.696	1.507	797	305	13.553	0,090	0,047	0,018
	Manobras	587.520	7.862.313	39.017	27.940	9.795	13.381	0,036	0,047	0,016
	Total em 1895	5.463.212	98.578.695	409.046	244.960	93.576	18.044	0,074	0,044	0,016
	» » 1894	5.118.652	84.981.994	303.508	187.458	85.916	16.602	0,059	0,036	0,016
	Differença para mais	344.560	13.596.701	105.538	57.502	6.660	1.442	0,015	0,008	

Escriptorio da Locomoção, 31 de março de 1896.— *Diogo José Leite Guimarães*, chefe de secção.

D 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Consumo de combustivel e lubrificantes por serviço, e secções e por locomotiva-kilometro no anno de 1895

BITOLA DE 1,00 m LAFAYETTE A MATTOSINHOS E OURO PRETO

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS	TOTAL				POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO			
		COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
		Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Litr.	Estopa — Kil.	Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Litr.	Estopa — Kil.
Passageiros	90.411	942.719	2.917	3.170	957	10.247	0,032	0,035	0,010
Mixtos	263.990	3.421.135	11.851	13.010	2.734	12.959	0,044	0,049	0,010
Cargas	12.730	246.218	1.008	1.023	176	19.341	0,079	0,080	0,013
Especiaes passageiros	8.301	98.268	300	320	107	11.838	0,035	0,038	0,012
» cargas	45.609	659.716	2.775	2.815	677	14.464	0,050	0,061	0,014
Manobras	14.200	159.525	701	604	212	11.234	0,049	0,042	0,014
Lastro	50.261	560.071	2.344	2.177	782	11.143	0,046	0,043	0,015
Passageiros	29.320	335.128	994	1.082	315	11.430	0,033	0,036	0,011
Mixtos	62.375	1.185.111	2.923	3.014	938	18.999	0,046	0,048	0,014
Especiaes passageiros	1.053	14.574	41	39	12	13.710	0.038	0,036	0,011
» cargas	3.309	46.445	191	170	52	14.035	0,057	0,051	0,015
Lastro	37.323	548.856	1.587	1.712	640	14.705	0,042	0,045	0,017
Total em 1895	618.892	8.217.763	27.645	29.145	7.632	13.278	0,044	0,047	0,012
» » 1894	527.154	6.108.829	20.989	17.964	6.504	11.588	0,039	0,034	0,012
Differença para mais	91.738	2.108.937	6.656	11.181	1.128	1.690	0,005	0,013	—

BITOLA DE 1,00 m CACHOEIRA A NORTE

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS	TOTAL				POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO			
		COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
		Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Litr.	Estopa — Kil.	Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Litr.	Estopa — Kil.
Suburbios	79.990	759.695	1.907	2.624	719	9,581	0,024	0,033	0,009
Passageiros	229.537	2.278.989	3.212	5.506	1.376	9,924	0,013	0,023	0,005
Mixtos	346.311	3.152.738	7.233	9.656	2.521	9,103	0,020	0,027	0,007
Cargas	301.383	4.100.864	5.885	10.686	2.874	13,666	0,019	0,035	0,009
Especiaes passageiros	3.323	42.771	128	156	42	12,871	0,038	0,046	0,012
» cargas	196.503	2.234.155	3.990	6.174	1.682	11,369	0,020	0,031	0,008
Manobras	41.962	547.342	2.861	3.459	1.064	13,043	0,068	0,082	0,025
Lastro	64.905	881.434	2.087	2.335	686	13,561	0,032	0,035	0,010
Total em 1895	1.263.304	13.997.988	27.303	40.596	10.944	11,080	0,021	0,032	0,008
» » 1894	1.267.267	13.589.639	33.497	38.372	10.127	10,723	0,026	0,030	0,007
Differenças para mais	.....	408.349	.....	2.224	817	0,357	.....	0,002	0,001
Differenças para menos	3.963	.....	6 194	.....	.....	.....	0,005	.....	—

Escriptorio da Locomoção, 31 de março de 1896. — *Diogo José Leite Guimarães*, chefe de secção.

D 4.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—4ª DIVISÃO—LOCOMOÇÃO

Demonstração de todas as despezas do anno de 1895

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)		BITOLA DE 1m,00 (NORTE)		TOTAL GERAL
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	
Conta do custeio concernente á locomoção							
Administração e escriptorio	213:039$566	6:564$575	.....	.....	.....	.....	219:654$141
Locomotivas — Diversas reparações	761:004$785	374:366$617	47:476$032	32:694$103	212:305$093	50:081$331	1.478:017$871
Carros de viajantes, idem	307:130$518	245:868$857	7:958$058	5:000$919	35:030$000	15:234$381	616:321$733
Vagões de mercadorias, idem	220:830$032	320:831$512	4:788$316	3:850$776	41:173$350	27:672$665	619:447$551
» diversos, idem	121:909$223	217:017$410	3:333$942	5:140$521	29:522$150	29:315$495	406:288$741
Conducção dos trens de viajantes, mixtos e cargas	1.415:440$031	3.474:646$220	161:430$557	317:904$763	330:062$020	472:219$005	6.171:703$496
Eventuaes	56:270$434	20:902$226	.....	.....	.....	.....	77:172$660
Escola annexa ás officinas do Engenho de Dentro	3:960$000	.....	.....	.....	.....	.....	3:960$000
Totaes	3.099:735$389	4.660:197$416	225:036$905	354:681$082	648:392$523	594:522$878	9.592:566$193
Contas diversas							
Conducção dos trens do lastro por conta da linha	53:450$050	140:607$355	15:875$725	49:755$859	14:804$800	38:087$345	336:150$313
Material rodante, obras novas por conta do capital	109:741$559	517:026$631	41:004$151	12:931$033	12:314$364	1:555$130	694:572$863
Fornecimentos diversos	223:709$102	662:039$565	.....	.....	.....	.....	885:748$667
Obras novas nas officinas do Engenho de Dentro e nos depositos, augmento das mesmas por conta do capital	66:623$191	121:665$859	1:059$900	14:702$485	19:424$409	91:143$016	317:618$980
Materiaes diversos para os depositos da Locomoção—conta dos mesmos	437:745$987	.....	.....	.....	.....	.....	437:745$987
Totaes	3.901:005$278	6.680:589$851	282:976$771	412:070$459	694:936$096	849:251$020	12.940:829$475

Escriptorio da Locomoção, 31 de março de 1896.—*Diogo José Leite Guimarães*, chefe de secção.

D 5.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante no anno de 1895

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	DESPEZAS							
	BITOLA DE 1,60 m		BITOLA DE 1,0 m — LAFAYETTE		BITOLA DE 1,0 m — NORTE		TOTAES	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PARCIAES	GERAES
1.º LOCOMOTIVAS								
Depositos — Reparações diversas.....	354:114$053	161:635$166	40:231$035	19:932$393	212:305$003	50:081$331	838:320$281	
Officinas — » »	406:980$732	212:731$451	7:214$997	12:761$110	.....	.....	639:688$500	1.478:017$071
2.º CARROS DE VIAJANTES, CORREIO, CHEFE DE TREM E BAGAGEM								
Officinas — Reparações diversas.....	238:952$455	250:959$776	.....	.....	.....	15:234$331	519:912$231	
Depositos — » »	40:162$344	.....	5:982$777	.....	35:030$000	.....	96:409$502	616:321$733
3.º VAGÕES DE MERCADORIAS								
Officinas — Reparações diversas.....	129:621$418	324:682$288	.....	.....	.....	.....	454:303$106	
Depositos — » »	91:546$741	.....	4:451$386	.....	41:473$350	27:672$665	165:144$145	619:447$551
4.º VAGÕES DIVERSOS								
Officinas — Reparações diversas.....	94:099$744	222:157$931	.....	.....	.....	.....	316:257$675	
Depositos — » »	28:874$257	.....	2:319$164	.....	29:522$150	29:315$495	90:031$066	406:288$741
								3.120:075$896

Escriptorio da Locomoção, 31 de março de 1896.— *Diogo José Leite Guimarães*, chefe de secção.

D 6. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Desenvolvimento da despeza feita com o serviço da conducção dos trens no anno de 1895

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL							TOTAL GERAL
		CARVÃO	LUBRIFICANTES	AGUA	ESTOPA	OLEO	DIVERSOS	TOTAL	
Com locomotivas — 1m,60 — Trens de suburbios	143:882$748	470:188$787	48:285$213	.....	8:059$240	23:623$070	5:027$470	531:382$783	705:255$531
Com locomotivas — 1m,60 — » do interior	1.105:012$278	2.899:982$058	226:333$228	9:373$631	44:226$076	117:931$652	56:030$979	3.353:882$424	4.459:894$392
Com locomotivas — 1m,60 — » de lastro	53:450$050	143:884$892	10.055$305	.....	2:805$095	6:376$369	1:053$901	164:176$564	217:625$611
Com locomotivas — 1m,00 Lafayette — Trens do interior	152:501$182	269:218$123	17:622$938	467$600	3:032$140	16:517$106	6:485$353	314:242$300	466:743$572
Com locomotivas — 1m,00 Lafayette — » » lastro	15:875$725	12:959$831	3:026$535	.....	914$181	2:554$224	260$382	49:755$559	65:631$584
Com locomotivas — 1m,00 Norte — Trens de suburbios	18:950$310	20:430$584	1:476$018	.....	481$730	1:884$032	800$000	34:072$364	53:022$674
Com locomotivas — 1m,00 Norte — » do interior	261:960$210	457:506$670	15:792$146	4:240$886	5:631$390	22:615$562	9:733$558	515:520$212	777:480$422
Com locomotivas — 1m,00 Norte — » de lastro	14:801$800	34:145$755	1:605$975	.....	447$740	1:679$262	203$313	38:087$345	52:889$145
Com locomotivas — 1m,00 Norte — Manobras 1m,60 e 1m,00	75:166$100	331:970$053	31:576$694	.....	7:407$852	23:173$074	3:828$962	400:955$635	476:122$735
Totaes	1.842:603$393	4.679:576$953	358:778$189	14:082$117	74:837$348	221:357$551	83:403$848	5.432:076$576	7.274:679$969
Com carros de viajantes, mixtos e cargas	223:626$790	.....	91:851$787	.....	7:034$420	62:655$330	554$885	162:096$252	385:723$042
Total em 1895	2.065:230$183	.....	450:629$976	.....	81:871$768	284:023$011	83:958$533	5.594:172$828	7.660:403$011
» » 1894	1.776:650$692	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4.983:157$186	6.760:108$178
Differença para mais	289:579$491	.....	.....	.....	.....	.....	.....	611:015$342	900:294$833
Differença para menos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Custo por locomotiva-kilometro 1895	281	.....	.....	.....	.....	.....	.....	761	1$042
Custo por locomotiva-kilometro 1894	257	.....	.....	.....	.....	.....	.....	720	977
Differença para mais	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	65
Differença para menos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

OBSERVAÇÕES

DESIGNAÇÃO		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Totaes em	1895	1.842:603$393	5.432:076$576	7.274:679$969
Totaes em	1894	1.554:046$587	4.802:812$720	6.356:859$307
Locomotivas só — Differença para mais		288:556$805	629:263$856	917:820$662
Locomotivas só — Custo kilometrico	1895	230	739	969
Locomotivas só — Custo kilometrico	1894	224	694	918
Locomotivas só — Differença para mais		6	45	51
Locomotivas só — Differença para menos		.....	.....	.....

Escriptorio da Locomoção, 31 de março de 1895.— *Diogo José Leite Guimarães*, chefe de secção.

E I. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — LINHA E EDIFICIOS

Linha em trafego: 1.217.295m,780 (comprehendendo a linha dupla)

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1898

EMPREGOS E OFFICIOS	ESCRIPTORIO CENTRAL	LINHA		TOTAL	VENCIMENTO MENSAL	DIARIA (média)	JORNAL	
		PESSOAL ORDINARIO	PESSOAL EXTRAORDINARIO				MAXIMO	MINIMO
Chefe da Linha	1			1	1:333$333			
Ajudante do Chefe da Linha	1			1	600$000			
Chefe da Secção Technica	1			1	550$000			
Official	1			1	425$000			
1os Escripturarios	3			3	400$000			
2os »	4			4	300$000			
3os »	5			5	300$000			
Amanuenses	[illegible]			[illegible]	200$000			
Archivista	1			1	200$000			
Praticantes	3	12		15	150$000			
Desenhistas de 1ª classe	2			2	400$000			
» » 2ª »	[illegible]			4	350$000			
» » 3ª »	4			4	250$000			
Engenheiro Residente	1	15		16	750$000			
Ajudantes de Engenheiro Residente		6		6	400$000			
Mestres de Linha de 1ª classe		12		12	300$000			
» » » » 2ª »		26		26	220$000			
» » » » 3ª »		21		21	200$000			
Armazenista de 1ª classe	1			6	250$000			
» » 2ª »		10		10	[illegible]000			
Continuos	3			[illegible]	150$000			
Feitores de turmas ordinarias		246		24[illegible]		4$250	5$000	3$000
Trabalhadores de turmas ordinarias		1.411		1.411		2$700		
Feitores de turmas de [illegible]		23		23		4$240	5$000	3$500
Trabalhadores » »		15		15		2$700		
Feitores de turmas » [illegible]		11		11		4$400	5$000	3$500
Trabalhadores » »		205		205		3$000		
Guardas		[illegible]		[illegible]		2$800	3$200	2$300
Carpinteiros		101		1[illegible]1		7$000	6$000	4$000
Pedreiros		142		142		5$000	[illegible]$000	4$000
Cavouqueiros		[illegible]		[illegible]		3$250	[illegible]$500	3$000
Ferreiros		25		25		5$040	[illegible]$000	4$000
Serralheiro		1		1		[illegible]		
Malhadores		19		19		3$260	3$500	[illegible]000
Soldadores		[illegible]		4		4$000	5$000	3$000
Pintores		24		24		5$000	[illegible]	4$000
Serventes		224		224		2$250	[illegible]500	1$000
Encarregado de cauteiros		1		1		7$000		
» » carpinteiros		15		16		[illegible]000	7$000	5$000
» » pedreiros		21		21		6$[illegible]40	7$000	5$000
» » Saxhy				3		3$[illegible]0	3$500	2$500
Pessoal diverso			2.365	2.365		2$[illegible]	[illegible]$000	2$500
Total	41	2.890	2.365	5.296				

Escriptorio da Linha, 16 de março de 1899.—*A. Macedo de Azambuja*, engenheiro residente.

E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — LINHA E EDIFICIOS

Synopse geral da despeza durante o anno de 1895

SECÇÕ	RESIDENCIAS	POLICIA E GUARDA DA LINHA			CONSERVAÇÃO ORDINARIA			CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA			OBRAS NOVAS			TOTAL GERAL
		MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	
1.ª	1.ª	1:611$398	92:890$138	91:501$536	428:713$317	367:878$590	796:621$907	51:840$658	69:725$337	121:565$995	31:098$745	9:459$410	41:558$155	1.054:147$593
	2.ª	1:905$230	66:239$405	68:144$635	107:625$344	284:555$755	392:181$099	13:050$751	50:967$459	64:018$210	35:432$803	87:972$014	124:134$817	618:778$791
2.ª	3.ª	2:201$502	57:827$976	60:119$478	225:858$221	399:829$187	625:687$408	25:784$595	234:325$649	260:110$244	19:968$784	38:012$205	58:010$989	1.063:928$119
3.ª	4.ª	2:298$730	57:620$778	59:919$508	152:564$547	298:405$091	451:029$638	19:881$236	41:955$177	61:837$743	17:342$995	26:160$500	43:503$495	616:290$384
4.ª	5.ª	1:119$105	55:932$145	57:351$250	122:523$574	261:233$688	383:757$262	15:621$826	26:358$497	41:980$323	23:340$738	31:741$210	55:081$948	535:559$954
5.ª	6.ª	1:813$191	82:846$128	84:659$322	54:710$621	171:021$957	225:732$588	10:033$671	35:023$570	45:033$241	20:566$694	23:295$623	43:862$320	399:317$471
	7.ª	1:290$067	50:554$860	51:844$927	72:381$392	149:153$646	221:535$038	19:232$373	26:501$247	45:763$620	29:885$715	10:762$260	40:647$975	359:791$560
	8.ª	343$372	11:068$900	11:412$272	36:557$956	61:787$070	98:345$026	14:773$898	25:139$928	40:913$826	30:622$523	45:438$465	76:060$988	226:732$112
6.ª	9.ª	874$515	20:828$760	21:703$275	47:861$424	100:645$913	148:510$337	5:342$398	17:166$059	22:508$457	7:165$296	6:458$430	13:623$726	206:315$795
	9.ª	1:135$998	27:851$380	28:987$378	92:961$279	258:672$045	351:633$324	14:654$992	57:953$068	72:608$060	5:630$470	20:428$501	23:058$971	479:287$733
Ramal da Gambôa		109$570	4:893$711	5:006$281	69:998$173	50:296$226	120:294$399	21:085$587	19:585$915	40:671$502	57:171$214	508$870	57:680$084	223:652$266
»	de Santa Cruz	1:024$135	50:174$395	51:198$530	65:507$715	218:916$342	284:424$057	4:954$975	10:242$864	15:197$839	9:312$229	9:459$400	18:771$629	339:592$375
»	de Macacos	41$000	2:119$190	2:161$090	5:002$046	23:985$718	28:987$764	13$200	2:414$965	2:428$165	.....	.....	.....	33:577$019
Ramal de S. Paulo	1.ª	1:161$116	50:973$625	52:135$041	110:747$134	225:116$915	335:864$049	2:352$590	12:476$257	14:828$847	2:915$493	6:511$670	9:427$163	412:257$103
	2.ª	615$414	39:177$055	39:822$469	105:489$036	175:323$071	280:813$007	27:491$896	25:116$514	52:608$410	2:768$400	703$840	3:472$240	376:716$156
	3.ª	1:678$460	45:387$650	47.066$110	69:461$495	184:992$842	254:454$337	43:736$431	52:958$797	96:695$228	73:058$643	332:730$095	405:788$738	801:004$413
	4.ª	1:414$390	50:083$645	51:501$035	116:118$902	182:242$037	298:360$939	67:200$549	87:997$137	155:257$686	43:999$566	58:549$030	102:548$596	667:698$255
	5.ª	622$130	17:129$295	17:751$425	30:715$255	65:959$294	96:674$549	5:978$223	17:702$335	23:680$558	25:774$766	23:233$055	49:007$821	187:114$353
»	de Porto Novo	953$319	31:020$915	31:974$264	63:524$179	167:442$546	230:966$725	11:550$952	38:812$369	50:363$321	3:675$123	8:263$344	11:940$467	325:245$077
»	de Ouro Preto	718$560	23:166$125	23:884$685	69:100$752	158:876$520	227:977$272	50:855$435	167:004$135	217:859$601	12:338$882	11:835$940	24:174$822	493:895$380
Administração		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	185:196$378
Total geral		23:352$765	837:792$076	861:144$841	2.047:456$262	3.803:394$463	5.853:850$725	425:559$296	1.020:431$580	1.445:990$876	453:999$082	751:556$198	1.205.555$280	9.551:738$100

Escriptorio da Linha, em 16 de março de 1896.

A. Macedo de Azambuja, engenheiro residente.

E 3.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — LINHA E EDIFICIOS

Demonstração das despezas effectuadas em 1895, por conta de terceiros

ESPECIFICAÇÃO	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL
Trafego	14:340$820	40:075$048	54:415$868
Locomoção	29:844$465	57:013$418	186:857$913
Contabilidade	292$304	259$625	551$929
Almoxarifado	810$362	2:437$300	3:247$662
Directoria	.....	10$000	10$000
Secretaria	14$302	25$000	39$302
Thesouraria	18$500	21$450	39$950
Construcção do Prolongamento	10:979$342	181:252$805	192:232$147
Ministerio da Guerra	.....	103$000	103$000
» » Justiça	9$550	11$500	21$050
Camara Municipal de Juiz de Fóra	.....	168$100	168$100
» » » Resende	22$170	92$850	115$020
Repartição Geral dos Telegraphos	17$800	35$000	52$800
Estrada de Ferro Minas e Rio	952$197	1:202$915	2:155$112
» » » Leopoldina	61$372	57$699	119$071
» » » Sapucahy	2:386$175	12:642$425	15:028$600
Companhia Oeste de Minas	3:750$980	4:673$720	8:424$700
» Progresso Industrial do Brazil	.....	848$000	848$000
» » » de Carandahy	.....	42$900	42$900
» Aurifera de Minas Geraes	65$500	2:309$520	2:375$020
Estado de Minas Geraes	4:447$049	6:928$820	11:375$869
Antonio José Nunes	.....	4$250	4$250
» Proost Rodovalho	1:898$222	1:865$500	3:763$722
» Ferreira dos Santos	.....	249$300	249$300
» Rodrigues de Araujo Franco	.....	87$400	87$400
» Coutinho de Vasconcellos	.....	214$460	214$460
» Moreira de Azevedo	58$830	54$300	113$130
» Pereira Lopes	.....	46$950	46$950
» Ferreira Leite	.....	12$100	12$100
» Olegario dos Santos Cardoso	.....	342$325	342$325
André Coupdelly	.....	12$950	12$950
Alfredo Vidal	.....	24$300	24$300
Bemjamin & Comp.	.....	12$600	12$600
» Rocacino	.....	93$500	93$500
Bento José Pereira	.....	37$600	37$600
Candido José Pedro de Alcantara	.....	101$600	101$600
Caldas Bastos & Comp.	.....	123$174	123$174
Daniel Granha Serra	.....	66$100	66$100
Domingos Cartaite	.....	21$450	21$450
D. C. A. Azambuja	.....	910$000	910$000
Ernesto Gomes de Oliveira	.....	32$250	32$250
Francisco Gonçalves da Costa Junior	.....	12$150	12$150
» Salles Torres Homem	.....	180$630	180$630
» Pinheiro Fróes	.....	17$200	17$200
» Ferreira Xavier	.....	52$400	52$400
Firmo José das Neves	.....	17$200	17$200
Frankiline Farani de Moraes	.....	46$000	46$000
Hygino Costa	.....	304$500	304$500
Honorio José de Araujo	.....	35$750	35$750
João dos Reis	.....	17$500	17$500
» de Moura	1:031$190	1:020$340	2:051$530
» Antonio Alves de Brito	.....	76$400	76$100
» Affonso Vasques	.....	18$000	18$000
Joaquim Machado de Mello e Elyseo Guilherme da Silva	.....	305$110	305$110
José Faune	.....	86$450	86$450
» » Marques dos Reis	.....	17$300	17$300
» Antonio da Rocha Guimarães	.....	1:470$785	1:470$782
» Alves da Cunha & Irmão	.....	26$070	26$070
» Maria da Silva	.....	14$700	14$700
Jovino José Barbosa	.....	10$725	10$725
J. Gevspacker & Comp.	2:646$551	3:784$810	6:431$361
Jordão Fernandes da Costa	.....	46$100	46$100
J. H. Lawndes & Comp.	.....	505$060	505$060
Innocencio Lima Franco	.....	83$000	83$000
Laurentino de Camargo	26$000	16$000	42$000
Leite & Comp.	.....	356$880	356$880
Luiz Fernandes Nogueira	.....	8$500	8$500
Martiniano Rodrigues de Oliveira	.....	16$850	16$850
Miguel Archanjo de Jesus	.....	457$782	457$782
Manoel Franco Ribeiro	.....	10$000	10$000
» Velloso Pago	.....	223$200	223$200
Paulo Rickert	9$100	7$300	16$400
Ricardo Martins de Oliveira	.....	17$500	17$500
Toledo & Tavares	.....	68$300	68$300
V. Bognotti & Comp.	.....	10$000	10$000
Virissimo José Gomes	.....	12$100	12$100
	73:682$781	323:875$826	397:558$607

Escriptorio da Linha, 16 de março de 1896.— *A. Macedo de Azambuja*, engenheiro residente.

NHA E EDIFICIOS

no anno de 1895

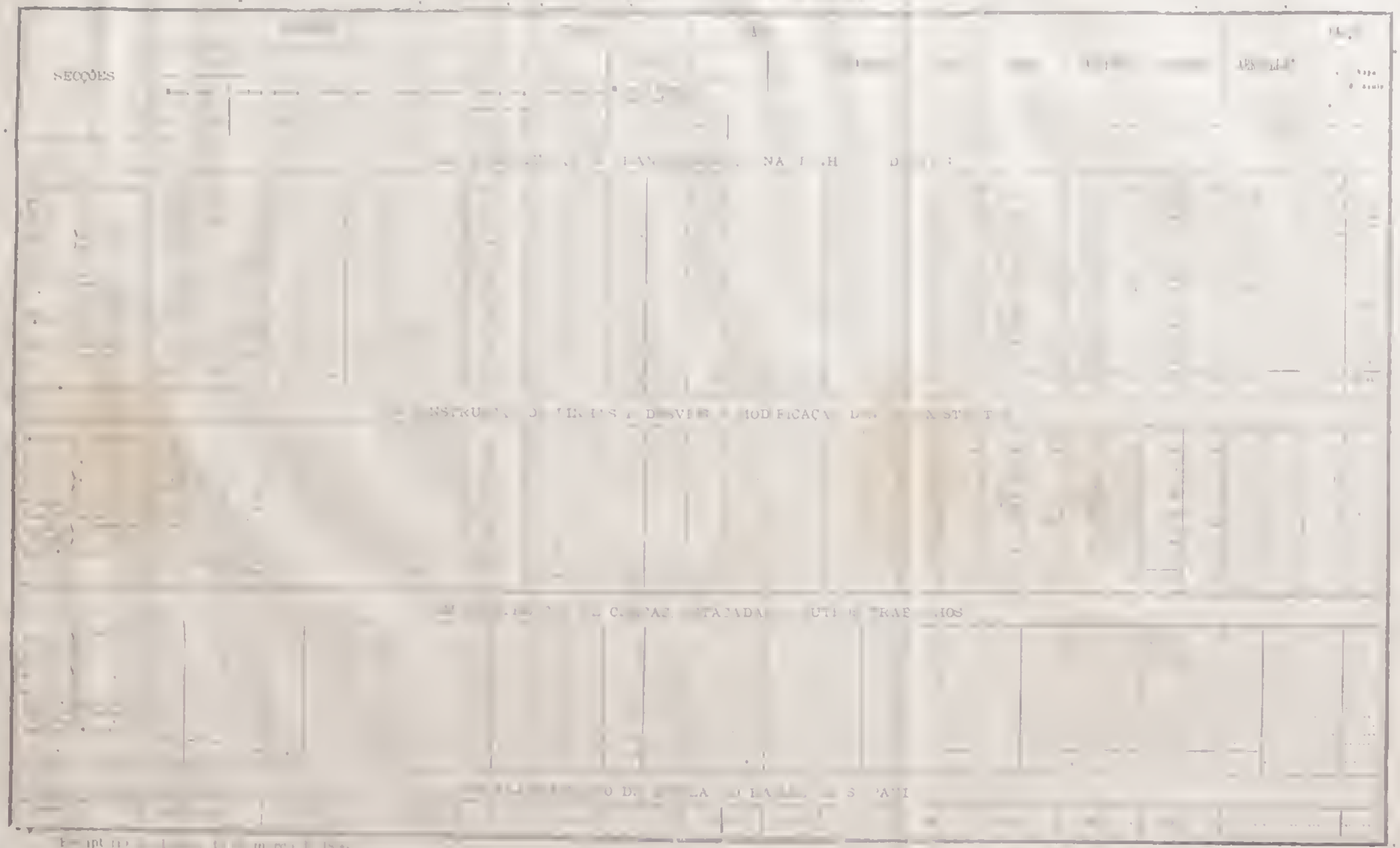
SECÇÕES	TALAS		PREGOS		PARAFUSOS		TIREFONDS		ARRUELLAS		CALÇOS	
												Chapas de apoio
	NOVAS	USADAS	NOVOS	USADOS	NOVOS	USADOS	NOVOS	USADOS	NOVAS	USADAS	NOVOS	NOVAS
SVIOS												
1ª Secção. 1ª Residenci	8.810	348	10.750	737	13.824	732	53.800	527	6.000	.....	80	.....
1ª Secção. 2ª »	7.870	.....	20.400	.....	13.300	.....	34.600	.....	5.500	.....	.....	.....
2ª » 3ª »	9.200	.....	.....	.....	15.000	.....	110.000	.....	.....	.....	.....	22.948
3ª » 4ª »	7.970	5.000	16.000	.....	26.822	.....	29.000	.....	.....	.....	212	3.000
4ª » 5ª »	3.790	.....	5.000	.....	10.550	.....	33.600	.....	.....	.....	.....	1.500
5ª » 5ª »	18	.....	19.750	.....	3.825	.....	35.500	.....	.....	.....	10	.....
5ª » 7ª »	630	.....	2.000	.....	6.420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5ª » 8ª »	10	.....	15.900	.....	2.188	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6ª » 8ª »	142	.....	25.550	.....	4.588	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6ª » 9ª »	180	.....	2.712	.....	3.560	.....	30	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal da Gambôa.....	650	150	1.000	450	900	100	7.200	.....	.....	.....	.....	.....
» de Santa Cruz...	4.580	622	18.310	300	15.120	244	8.500	.....	9.500	.....	.....	.....
» de Macacos.....	1.280	.....	.....	.....	1.800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo. 1ª Residenci	8.310	420	21.500	.....	12.300	.....	19.400	.....	.....	.....	.....	3.000
Ramal de S. Paulo. 2ª »	5.940	.....	64.000	.....	18.350	.....	2.250	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo. 3ª »	170	.....	22.000	.....	10.550	.....	7.900	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo. 4ª »	62	.....	14.000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo. 5ª »	658	.....	26.200	.....	12.820	.....	1.083	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de Porto Novo..	712	1.0[illegible]	.....	200	5.728	60	5.000	.....	.....	.....	.....	.....
» de Ouro Preto...	560	.....	35.035	.....	3.252	.....	1.100	.....	.....	.....	.....	2.000
	75.141	7.594	345.847	1.687	180.798	1.136	348.963	527	21.000	.....	302	32.448
EXISTENTES												
1ª Secção. 1ª Residenc	.....	20	.....	100	1.000	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1ª Secção. 2ª »	[illegible]	100	1.000	500	400	230	5.600	100	.....	.....	.....	.....
2ª » 3ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4ª » 5ª »	135	.....	300	.....	550	.....	700	.....	.....	.....	.....	.....
5ª » 5ª »	242	.....	1.000	.....	752	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....
5ª » 7ª »	140	.....	.....	.....	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5ª » 8ª »	7[illegible]	.....	11.000	.....	1.860	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....
6ª Secção. 8ª »	70	.....	4.500	.....	1.350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6ª Secção. 9ª »	8[illegible]	.....	660	.....	242	.....	100	.....	.....	.....	8	.....
Ramal da Gambôa.....	.....	7	.....	200	.....	56	.....	200	.....	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo. 1ª Residenci	20	.....	.....	.....	.....	.....	600	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo. 3ª »	216	.....	.....	.....	200	.....	3.000	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo. 5ª »	927	.....	200	.....	1.128	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de Ouro Preto...	170	.....	1.000	.....	350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	5.1[illegible]	194	19.660	800	8.042	336	10.200	300	.....	.....	18	.....
ALHOS												
1ª Secção. 1ª Residenci	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1ª Secção. 2ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1ª Secção. 3ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3ª » 4ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5ª » 6ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5ª » 7ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5ª » 8ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6ª » 9ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de Santa Cruz...	.....	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo. 2ª Residenci	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo. 3ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de Porto Novo...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	1[illegible]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
LO												
Ramal de S. Paulo. 3ª sidencia.....	100	.....	15.000	.....	500	.....	400	.....	.....	.....	.....	.....

Escriptorio

Alberto M. de Azambuja, engenheiro residente.

E.4. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — LINHA E EDIFICIOS

Emprego de dormentes, trilhos e accessorios no anno de 1895



Escriptorio da Linha, 15 de março de 1896.

Alberto [illegible] Lindsay, engenheiro residente.

E 5. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — LINHA E EDIFICIOS

Extensão da linha em trafego — 1.217.295,780 (comprehendendo a linha dupla)

Substituição do material durante o anno de 1895

DESIGNAÇÃO	DURAÇÃO MÉDIA DO MATERIAL SUBSTITUIDO	PESO EM KILOGRAMMAS DO MATERIAL SUBSTITUIDO		QUANTIDADE DO MATERIAL SUBSTITUIDO		
		POR METRO CORRENTE	POR PESO	POR METRO CORRENTE	POR METRO CUBICO	EM NUMERO
Trilhos de ferro	9 annos.	30,0 k	219,00 k	.....	.....	1.073
» de aço de bitola larga		31,0 k	279,00 k	.....	.....	6.361
» » » » » estreita		20,0 k	199,00 k	.....	.....	1.231
Accessorios de trilhos		.....	.....	.....	.....	994.050
Agulhas		.....	.....	.....	.....	278
Cruzamentos		.....	.....	.....	.....	212
Dormentes de madeira de bitola larga	4 annos.	28,30 k	75,00 k	.....	.....	131.390
» » » » » estreita		27,00 k	54,00 k	.....	.....	67.816
» » aço » » larga	.....	53,55 k	141,00 k	.....	.....	930
» » » » » estreita	.....	30,16 k	79,53 k	.....	.....	12.414
Lastros diversos	.....	.....	.....	.....	80.210,820 m3	.....
» de pedra britada	.....	.....	.....	.....	18.286,158 m3	.....

Escriptorio da Linha, 16 de março de 1896.—*Alberto Macedo de Azambuja*, chefe da secção, engenheiro residente.

E 6. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — LINHA E EDIFICIOS

Extensão da linha em trafego (comprehendendo a linha dupla)

EXTENSÃO EM TRAFEGO				LARGURA ENTRE TRILHOS		DECLIVIDADE MAXIMA						RAIO MINIMO DAS CURVAS						TRILHOS DE AÇO — Peso por metro corrente			DORMENTES		
TOTAL		MÉDIA				LINHA DO CENTRO		RAMAES				LINHA DO CENTRO		RAMAES									
EM 1º DE JANEIRO DE 1895	EM 31 DE DEZEMBRO DE 1895	DURANTE O ANNO DE 1895	DURANTE O ANNO DE 1894	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	S. PAULO	OURO PRETO	RELAÇÃO DA EXTENSÃO EM DECLIVE	RELAÇÃO DA EXTENSÃO EM NIVEL	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	S. PAULO	OURO PRETO	RELAÇÃO DOS ALINHAMENTOS CURVOS	RELAÇÃO DOS ALINHAMENTOS RECTOS	BITOLA LARGA	ALÉM DE LAFAYETTE E OURO PRETO	RAMAL DE S. PAULO (BITOLA ESTREITA)	MADEIRA	METALLICOS	INTERVALLO DE EIXO A EIXO
k m 1.189.205,780	k m 1.217.215,780	k m 1.201.750,780	k m 1.177.751,235	m 1,60	m 1,00	1,8 %	2,0 %	2,0 %	2,64 %	—	—	—	—	—	—	—	—	k. 31,00	k. 19,60	k. 21 e 20	m 1,60 — 2,65×0,20×0,14	m 1,00 — 1,86×0,18×0,10 / k 50,56	k 24,52 e 36,00 / —	m 0,80

Escriptorio da Linha, 10 de março de 1896. — *Alberto Macedo de Azambuja*, engenheiro residente.

E 7.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — LINHA E EDIFICIOS

Desvios existentes nas estações em 31 de dezembro de 1895

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2ª	3ª			
1ª SECÇÃO					
CENTRAL	m	m	m	m	
Desvio partindo da linha 1 para o armazem A..	120,00	.....	35,80	155,80	
Dito idem deste para o mesmo armazem.....	85,80	.....	35,10	121,90	
Dito n. 3 partindo da linha n. 1.....	92,30	.....	42,79	135,09	
Dito partindo da linha 1 para o deposito de carros	220,40	.....	71,60	292,00	
Dito idem deste para o deposito de carros....	161,90	.....	71,60	233,50	
Dito idem da linha 4 para o armazem B.....	178,20	.....	36,80	215,00	
Dito idem idem idem idem.....	215,20	.....	44,80	260,00	
Dito idem idem idem idem.....	207,00	.....	53,00	260,00	
Dito idem do 1º desvio do armazem B.....	59,50	.....	170,00	229,50	
Dito para o armazem C.....	188,40	.....	.....	188,40	
Dito » » D.....	217,00	.....	.....	217,00	
Dito para o entroncamento da linha 4 para a 2..	.....	.....	56,80	56,80	
Dito idem idem idem.....	.....	.....	42,90	42,90	
Dito idem idem da linha 2 com a 1.....	.....	.....	53,00	53,00	
Dito idem idem da linha 4 com a 2.....	.....	.....	52,80	52,80	
Dito idem idem da linha 4 com a 2.....	.....	.....	42,30	42,30	
Dito idem idem da linha 4 com a 6.....	.....	.....	45,70	45,70	
Dito idem idem da linha 2 com a 1.....	.....	.....	69,70	69,70	
Dito idem idem da linha 1 com a 9.....	.....	.....	45,60	45,60	
Dito idem idem da linha 2 com a 4.....	.....	.....	51,20	51,20	
Dito idem idem da linha 2 com a 1.....	.....	.....	52,10	52,10	
Dito idem idem da linha 2 com a 4.....	.....	.....	43,97	43,97	
Dito idem idem da linha 1 com a 9.....	.....	.....	54,40	54,40	
Dito idem idem da linha 1 com a 9.....	.....	.....	53,10	53,10	
Dito idem idem da linha 1 com a 9.....	.....	.....	44,00	44,00	
S. DIOGO					
Desvio partindo da linha n. 1 para o deposito de carros.....	205,00	.....	.....	205,00	
Dito idem idem idem idem.....	193,60	.....	.....	193,60	
Dito idem idem n. 6 idem idem.....	237,50	.....	.....	237,50	
Dito idem idem idem idem.....	258,90	.....	.....	258,90	
Dito idem idem idem idem.....	209,40	.....	.....	209,40	
Dito idem idem do carvão.....	176,30	.....	.....	176,30	
Dito idem idem idem.....	.....	201,50	.....	201,50	
Dito idem idem idem.....	.....	117,50	.....	177,50	
Dito idem idem n. 4 para o gyrador.....	222,50	.....	.....	222,50	
Dito idem idem do carvão.....	309,40	.....	.....	309,40	
Dito idem do da caixa d'agua.....	277,50	.....	.....	277,50	
Dito idem da linha da carvoeira.....	94,70	.....	.....	94,70	
Dito idem idem do girador.....	66,60	.....	.....	66,60	
Dito para ligação de duas linhas.....	50,40	.....	.....	50,40	
Dito partindo da linha do gyrador.....	.....	.....	77,00	77,00	
Dito idem idem da carvoeira.....	.....	.....	69,90	69,90	
Dito idem idem 4 para a pedreira.....	252,00	.....	.....	252,00	
Dito idem idem idem uzina do gaz.....	.....	342,60	.....	342,60	
Dito communicando a linha 2 com a 4.....	76,85	.....	.....	76,85	
Dito partindo da linha da carvoeira.....	.....	.....	69,90	69,90	
Dito idem idem 4 para o britador.....	182,50	.....	.....	182,50	
Dito idem idem da uzina.....	.....	238,50	.....	238,50	
Dito idem idem 1.....	.....	345,00	.....	345,00	
Dito idem do desvio da pedreira.....	.....	.....	158,70	158,70	
Dito idem da linha da rotunda.....	.....	.....	68,50	68,50	
Dito idem idem 9.....	160,60	.....	.....	160,60	
Dito idem idem idem.....	187,50	.....	.....	187,50	
Dito idem idem idem.....	77,50	.....	.....	77,50	
Dito idem do 2º desvio.....	153,50	.....	.....	153,50	
Dito idem da linha n. 9.....	65,70	.....	.....	65,70	
Dito idem idem para o armazem Praça.....	185,50	.....	.....	185,50	
Dito para reparação dos carros.....	.....	.....	98,90	98,90	
Dito partindo da linha do armazem Praça.....	376,40	.....	.....	376,40	
A transportar.....	.....	.....	.....	8.886,61	

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2ª	3ª			
				k m	
Transporte	.....	.....	.....	8.886,31	
	m	m	m		
Desvio partindo da linha n. 9	316,50	.....	.....	316,50	
Dito idem idem	.....	.....	264,50	264,50	
Dito idem idem	.....	.....	223,80	223,80	
Dito idem idem	.....	.....	172,30	172,30	
Dito idem idem do mercado	.....	.....	170,00	170,00	
Dito idem deste	.....	.....	181,70	181,70	
Dito idem idem	.....	.....	124,50	124,50	
Dito do armazem novo	.....	.....	221,50	221,50	
Dito communicando a linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	49,80	49,80	
ESTAÇÃO DE TRIAGE					
Desvio partindo da linha n. 2	.....	.....	470,00	470,00	
Dito idem idem	.....	.....	310,00	310,00	
Dito idem do 1º desvio	.....	.....	307,50	307,50	
S. CHRISTOVÃO					
Desvio partindo da linha n. 1	.....	.....	190,00	190,00	
Dito communicando a linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	54,80	54,80	
DERBY-CLUB					
Desvio partindo da linha n. 1	.....	374,00	.....	374,20	
Dito idem idem	.....	318,00	.....	318,00	
Dito communicando a linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	54,50	54,50	
MANGUEIRA					
Communicação da linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	72,00	72,00	
Dita idem idem	.....	.....	51,70	51,70	
S. FRANCISCO XAVIER					
Desvio partindo da linha n. 2	42,30	315,75	.....	358,05	
Communicação da linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	54,00	54,00	
Dita idem idem	.....	.....	54,50	54,50	
RIACHUELO					
Communicação da linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	54,80	54,80	
ENGENHO NOVO					
Desvio central partindo da linha n. 2	.....	.....	378,10	378,10	
Dito partindo da linha n. 2	77,50	.....	.....	77,50	
Dito idem idem	.....	212,10	.....	212,10	
Dito morto para carregamento de mercadorias	100,45	.....	.....	100,45	
Communicação do desvio central com a linha n. 2	.....	.....	47,40	47,40	
ENGENHO DE DENTRO					
Desvio partindo da linha n. 1	225,30	.....	.....	225,30	
Dito idem idem para manobras	.....	.....	316,00	316,00	
Dito idem da linha n. 2	.....	.....	477,20	477,20	
Communicação da linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	54,60	54,60	
A transportar	.....	.....	.....	15.264,21	

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2a	3a			
Transporte	.....	.....	.....	k m 15.264,21	
OFFICINAS					
	m	m	m		
Desvio partindo da linha n. 2	335,00	.....	32,80	367,80	
Dito idem idem	285,66	.....	.....	285,66	
Dito para carregamento de mercadorias	.....	66,90	.....	66,90	
Dito idem idem idem	.....	68,60	.....	68,60	
Dito idem deposito de machinas	.....	112,65	.....	112,65	
Dito idem idem idem	.....	51,00	.....	51,00	
Dito idem idem idem	.....	445,00	.....	445,00	
Dito idem o girador	107,20	.....	.....	107,20	
Dito idem carros em reparação	175,30	.....	.....	175,30	
Dito idem idem	424,00	.....	.....	424,00	
Dito idem idem	.....	263,80	.....	263,80	
Dito idem deposito de carros	.....	512,80	.....	512,80	
Dito idem descarga de serragem	166,80	.....	.....	166,80	
Dito idem manobras	.....	541,00	.....	541,00	
Dito do Rio d'Ouro	202,20	.....	.....	202,20	
Dito do carretão	104,40	.....	.....	104,40	
Dito do guindaste	80,80	.....	.....	80,80	
Dito para carros	145,40	.....	.....	145,40	
Dito idem idem em construcção	.....	.....	231,50	231,50	
Dito communicando dous desvios	.....	45,20	.....	45,20	
Dito idem desvio principal com o 2º	58,40	.....	.....	58,40	
Dito idem dous desvios na floresta	.....	55,00	.....	55,00	
Dito nas officinas de torneiros	136,20	.....	.....	136,20	
Dito idem idem	84,00	.....	.....	84,00	
Dito para movimento do material rodante	.....	124,80	.....	124,80	
Dito idem idem	169,80	.....	.....	169,00	
Dito idem idem	254,80	.....	.....	254,80	
Dito idem idem	224,80	.....	.....	224,80	
Dito idem idem	1.489,40	.....	.....	1.489,40	
Dito idem carros em reparação	135,40	.....	.....	135,40	
Dito idem idem	130,80	.....	.....	130,80	
Dito idem material fixo e rodante	251,80	.....	.....	251,80	
Dito idem deposito de materiaes	239,20	.....	.....	239,20	
Dito idem material rodante	.....	76,00	.....	76,00	
Dito idem reparação de machinas	189,80	.....	.....	189,80	
Dito idem carros	.....	.....	67,40	67,40	
Dito idem idem em reparação	1.208,50	.....	.....	1.208,50	
PIEDADE					
Desvio por trás da plataforma	299,90	.....	.....	299,90	
Communicação da linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	54,80	54,80	
CASCADURA					
	m				
Desvio partindo da linha n. 2	.....	.....	354,50	354,50	
Dito idem idem idem	263,13	.....	.....	263,13	
Dito morto	165,80	.....	.....	165,80	
Dito do girador	.....	.....	216,00	216,00	
Dito do ramal do Campinno	62,00	.....	.....	62,00	
Communicação da linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	48,80	48,80	
Dita idem n. 1 com a do Campinho	.....	.....	53,60	53,60	
Linha do ramal do Campinho	1.589,20	.....	.....	1.589,20	
Desvio no fim desse ramal	82,65	.....	.....	82,65	
SAPOPEMBA					
Desvio em frente á estação	.....	.....	355,50	355,50	
Dito nos fundos da estação	259,75	.....	.....	259,75	
Dito morto	.....	255,00	.....	255,30	
Dito do girador	104,13	.....	.....	104,13	
Dito do abrigo de carros	107,22	.....	.....	107,22	
Dito partindo da linha nº 1	.....	.....	278,33	278,33	
Dito morto	234,70	.....	.....	234,70	
Communicação da linha n. 1 com a n. 2	.....	.....	44,76	44,76	
Desvio para manobras	135,30	.....	.....	135,30	
A transportar	.....	.....	.....	29.520,80	

ESTAÇÕES	TRILHOS — VIAGENS — 1ª	TRILHOS — VIAGENS — 2ª	TRILHOS — [illegible]	TOTAL	TOTAL POR ESTAÇÃO
Transporte				25.[illegible]20,[illegible]	
JERONYMO MESQUITA					
Desvio para carregadores	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de cruzamento	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de carregadores na linha	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
BANANEIRA					
Desvio para cruzamentos de trens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito para carregamento de cereais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de estação de carros	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito da balança	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
MORRO AGUDO					
Desvio para cruzamentos de trens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito para estação de carros	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
GUELLAGOS					
Desvio para [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
BELÉM					
Desvio para depósito de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de abrigo de carros	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de [illegible] de passageiros	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito para [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de corte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Construcção de duas [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2ª SECÇÃO					
KILOMETRO 64					
Desvio para carregamento de [illegible]	160,00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito de [illegible]	111,00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
KILOMETRO 65					
Desvio para cruzamentos de trens	[illegible]	[illegible]	500,00	500,00	
Dito de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	135,00	
ORIENTE					
Desvio para estadia de carros	[illegible]	[illegible]	[illegible]	201,00	
Dito de cruzamentos de trens	[illegible]	[illegible]	227,80	227,80	
Dito de estadia de carros [illegible]	121,[illegible]	[illegible]	[illegible]	121,[illegible]	
Dito para carga e descarga (corte)	[illegible]	[illegible]	73,20	[illegible]	
KILOMETRO 73					
Desvio para carregamento de pedras	11,00	[illegible]	[illegible]	10[illegible]2	
Dito de [illegible] para depósito de carros	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible],00	
Dito de [illegible] estação de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	77,00	
Transporte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]57,10	[illegible],821,78

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2a	3a			
				k m	k m
Transporte...	.....	.....	.....	1.967,10	363.28,78
SERRA	m	m	m		
Desvio para cruzamentos de trens	.....	.....	299,70	299,70	
Dito para estadia do lastro	.....	.....	120,40	120,40	
Dito morto	.....	.....	206,00	106,00	
Dito para movimento de trens	.....	.....	400,05	400,05	
SCHEID					
Desvio para cruzamentos de trens	.....	.....	460,25	460,25	
Dito para estadia de carros	.....	.....	110,20	110,20	
PALMEIRAS					
Desvio para cruzamentos de trens	.....	.....	345,35	345,35	
Dito morto para estadia de carros	.....	.....	194,95	194,95	
Dito idem idem idem	71,50	.....	.....	71,50	
RODEIO					
Desvio para cruzamentos	.....	.....	374,60	374,60	
Dito morto para estadia de carros	195,30	.....	.....	195,30	
Dito idem idem idem	144,40	.....	.....	144,40	
Dito nos fundos da estação	71,70	.....	.....	71,70	
Dito morto central para carros	53,70	.....	.....	53,70	
Dito de ligação	47,60	.....	.....	47,60	
KILOMETRO 90					
Desvio para cruzamento de trens	.....	.....	396,20	396,20	
Dito idem idem idem	.....	.....	237,00	237,00	
MENDES					
Desvio para cruzamento de trens	.....	.....	553,60	553,60	
Dito para manobras	187,40	.....	.....	187,40	
Dito da fabrica Gutenberg	.....	.....	735,00	735,00	
KILOMETRO 95					
Desvio para cruzamento de trens	.....	.....	400,00	400,00	
SANT'ANNA					
Desvio para cruzamento de trens	.....	.....	416,00	416,00	
Dito para estadia de carros	346,50	.....	.....	346,50	
BARRA					
Desvio principal	.....	.....	562,60	562,60	
Dito nos fundos da estação	404,80	.....	313,20	718,00	
Dito composição de trens	108,15	.....	164,25	272,40	
Dito de ligação	64,70	.....	.....	64,70	
Dito para estadia de carros	351,90	.....	.....	351,90	
Dito idem idem idem	300,65	.....	.....	300,65	
Dito idem idem idem	199,20	.....	.....	199,20	
Dito idem idem idem	107,00	.....	.....	107,00	
Dito idem idem idem	375,10	.....	.....	375,10	
Dito para estadia e reparação de carros	98,10	.....	.....	98,10	
Dito idem idem idem idem	110,10	.....	.....	110,10	
Dito idem idem idem idem	229,80	.....	.....	229,80	
Dito para manobras	160,00	.....	.....	160,00	
Dito idem idem	360,00	.....	.....	360,00	
Dito de ligação	88,25	.....	.....	88,25	
Dito do girador	.....	.....	112,30	112,30	
A transportar	.....	.....	.....	12.344,60	36.328,78

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2ª	3ª			
				k m	k m
Transporte.....	.....	.....	.....	12.344,60	36.328,78
	m	m	m		
Desvio dos negociantes.....	.....	423,00	.....	423,00	
Dito nos fundos do armazem.....	276,20	.....	.....	276,20	
Dito do morro.....	271,80	.....	.....	271,80	
Dito para manobras.....	.....	.....	302,20	302,20	
Dito de ligação com a linha de S. Paulo.....	.....	.....	373,70	373,70	
Dito da carvoeira.....	.....	.....	303,00	303,00	
Dito n. 1 da rotunda.....	.....	.....	487,00	487,00	
Dito n. 2 idem.....	.....	.....	235,00	235,00	
Dito n. 3 idem.....	.....	.....	143,50	143,50	
Dito n. 4 idem.....	.....	.....	60,00	60,00	
Dito para movimento de machinas.....	.....	.....	748,00	748,00	
Dito para deposito de carros.....	.....	.....	333,00	333,00	
Dito da carvoeira do lado da rotunda.....	.....	.....	247,50	247,50	
Dito idem idem idem.....	.....	.....	289,00	289,00	16.837,50
3ª SECÇÃO					
YPIRANGA					
Desvio para manobras.....	220,00	.....	280,10	500,80	
Dito para estadia de carros.....	234,00	.....	.....	234,00	
VASSOURAS					
Desvio para cruzamentos de trens.....	520,50	.....	.....	[illegible],50	
DESENGANO					
Desvio para cruzamentos de trens.....	200,84	.....	[illegible],00	[illegible],84	
Dito para carregamento de cargas.....	205,70	.....	.....	[illegible]	
CONCORDIA					
Desvio para cruzamentos de trens.....	230,32	.....	289,50	519,[illegible]2	
Dito para estadia de carros.....	107,80	.....	6,50	114,[illegible]	
COMMERCIO					
Desvio para estadia de carros.....	320,24	32,00	12,[illegible]	[illegible],59	
Dito para manobras.....	.....	142,10	.....	142,10	
Dito para a Companhia Rio das Flôres.....	.....	138,12	.....	138,12	
ALLIANÇA					
Desvio para cruzamentos de trens.....	12,00	.....	370,70	382,70	
Dito para estadia de carros.....	.....	.....	238,45	238,45	
CASAL					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	449,30	449,30	
Dito para os britadores.....	139,50	.....	.....	139,50	
PATY					
Desvio para cruzamentos de trens.....	84,55	.....	322,95	407,50	
Dito para estadia de carros.....	282,55	.....	.....	282,55	
Dito do armazem.....	106,55	.....	35,95	142,50	
A transportar.....	.....	.....	.....	5.301,04	53.166,28

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2ª	3ª			
				k m	k m
Transporte.....	.....	.....	.....	5.301,04	53.166,28
AVELLAR					
	m	m	m	m	
Desvio para cruzamentos de trens.....	321,00	140,00	72,00	533,00	
Dito para estadia de carros.....	96,50	38,50	.....	135,00	
PARAHYBA					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	549,70	549,70	
Dito para estadia de carros.....	.....	310,80	.....	310,80	
ENTRE-RIOS					
Desvio para manobras.....	.....	.....	500,95	500,95	
Dito idem idem.....	.....	.....	448,00	448,00	
Dito idem estadia de carros.....	.....	.....	327,65	327,65	
Dito idem idem idem.....	.....	.....	262,95	262,95	
Dito do girador.....	63,00	.....	.....	63,00	
Dito da rotunda.....	49,30	.....	.....	49,30	
Dito n. 1 da União e Industria.....	367,50	.....	.....	367,50	
Dito n. 2 idem idem.....	144,00	.....	.....	144,00	
Dito n. 3 idem idem.....	236,00	.....	.....	236,00	
Dito de ligação.....	.....	52,50	.....	52,50	
Dito idem.....	.....	48,00	.....	48,00	
Dito idem.....	.....	53,40	.....	53,40	
Dito idem.....	.....	54,00	.....	54,00	9.436,79
4ª SECÇÃO					
SERRARIA					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	416,12	416,12	
Dito idem estadia de carros.....	.....	.....	244,15	244,15	
Dito por trás da estação.....	.....	.....	247,16	247,16	
Dito para carregamento de mercadorias.....	.....	81,36	50,90	132,26	
SOUZA AGUIAR					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	319,35	319,35	
PARAHYBUNA					
Desvio do armazem.....	.....	.....	340,00	340,00	
Dito para cruzamentos de trens.....	.....	.....	250,00	250,00	
ESPIRITO SANTO					
Desvio do armazem.....	.....	108,00	.....	108,00	
Dito para cruzamentos de trens.....	.....	.....	276,00	276,00	
COTEGIPE					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	331,50	331,50	
MATHIAS BARBOSA					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	242,00	242,00	
Dito idem carregamento de mercadorias.....	.....	.....	242,00	242.00	
A transportar.....	.....	.....	.....	3.148,54	62.603,07

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2ª	3ª			
				k m	k m
Transporte				3.118,54	92.603,07
CODOFEITA					
Desvio para cruzamentos de trens			272,00	272,00	
Dito idem estadia de carros			12,70	12,70	
RETIRO					
Desvio para cruzamentos de trens			[illegible]	[illegible]	
Dito idem estadia de carros			[illegible]	234,00	
JUIZ DE FÓRA					
Desvio para estadia de carros			[illegible]	[illegible]	
Dito idem cruzamentos de trens			[illegible]	[illegible]	
Dito por trás da estação			172,10	172,10	
Dito para a Alfandega			[illegible]	[illegible]	
MARIANO PROCOPIO					
Desvio para cruzamentos de trens			[illegible]	[illegible]	
Dito do abrigo de carros			241,50	241,50	
Dito do gradil			[illegible]	[illegible]	
Dito para carros		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito idem		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Dito do [illegible]			[illegible]	[illegible]	
Dito para cruzamentos			[illegible]	[illegible]	[illegible]
5ª SECÇÃO					
BEMFICA					
Desvio para manobras			[illegible]	[illegible]	
Dito idem cruzamentos de trens			[illegible]	[illegible]	
Dito idem estadia de carros	197,00			[illegible]	
FREDERICO LAGE					
Desvio para cruzamentos de trens			[illegible]	[illegible]	
CHAPÉO D'UVAS					
Desvio para cruzamentos de trens			[illegible]	[illegible]	
Dito idem manobras	14,00			[illegible]	
FAIRBANK DA CAMARA					
Desvio para cruzamentos de trens			[illegible]	[illegible]	
JOÃO GOMES					
Desvio para cruzamentos de trens			[illegible]	[illegible]	
Dito idem manobras			[illegible]	[illegible]	
Dito idem do abrigo de machinas	104,00			104,00	
Dito idem estadia de carros			288,00	288,00	
MANTEQUEIRA					
Desvio para manobras			[illegible]	[illegible]	
Dito idem estadia de carros	115,50			115,50	
JOÃO AYRES					
Desvio para manobras			658,30	658,30	
A transportar				3.942,80	98.937,[illegible]

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2a	3a			
Transporte....	.....	.....	.....	k m 14.863,60	k m 116.216,00
NORTE					
		m	m		
Desvio para manobras.....	.....	.....	83,95	83,95	
Dito idem.....	.....	81,95	.....	81,95	
Dito para deposito de carros.....	.....	.....	153,60	153,60	
Dito idem idem.....	.....	.....	135,60	135.60	
Dito idem idem.....	.....	.....	380,00	380,00	
Dito idem idem.....	.....	.....	307,90	307,90	
Dito do armazem de importação.....	.....	.....	285,80	285,80	
Dito do girador.....	.....	.....	114,25	114,25	
Dito da carvoeira.....	.....	346,45	.....	346,45	
Dito do armazem de baldeação.....	.....	.....	289,00	289,00	
Dito da caixa d'agua.....	.....	116,50	.....	116,50	
Dito das officinas da Locomoção.....	.....	190,70	.....	190,70	
Dito idem idem.....	.....	72,60	.....	72,60	
Dito idem idem.....	.....	119,20	.....	119,20	
Dito do abrigo de carros.....	.....	.....	202,15	202,15	
Dito idem idem.....	.....	.....	443,65	443,65	
Dito idem idem.....	.....	.....	289,00	289,00	
Dito para descarregamentos.....	.....	.....	206,10	206, 0	
Dito para deposito de carros.....	.....	106,05	.....	106,05	
Dito idem idem.....	.....	96.20	.....	96,20	
Dito idem idem.....	.....	74,10	.....	74,10	
Dito idem idem.....	.....	324,40	.....	324,40	
Dito idem idem.....	.....	137,00	.....	137,00	
Dito idem idem.....	.....	76,15	.....	76,15	
Dito idem idem.....	.....	119,95	.....	119.95	19.615,85
RAMAL DE PORTO NOVO					
SANTA FÉ					
Desvio para manobras.....	.....	.....	366,00	366,00	
PENHA LONGA					
Desvio para manobras.....	.....	236,00	.....	236.00	
Dito para estadia de carros.....	.....	205,00	.....	205.00	
CHIADOR					
Desvio para manobras.....	.....	.....	253,90	253.90	
Dito para estadia de carros.....	.....	82,60	.....	82,60	
ANTA					
Desvio para manobras.....	.....	.....	287,00	287,00	
SAPUCAIA					
Desvio para manobras.....	.....	.....	227,50	227,50	
Dito do armazem.....	.....	.....	153,20	153,20	
KILOMETRO 235 + 340 m					
Desvio do britador.....	.....	140,00	.....	140,00	
BENJAMIN CONSTANT					
Desvio para manobras.....	.....	.....	236,60	236,60	
A tranportar....	.....	.....	.....	2.187,80	135.831,85

ESTAÇÕES.	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2ª	3ª			
				k	k
Transporte.....	.....	.....	.....	2.1[illegible],80	13[illegible],31[illegible]
CONCEIÇÃO					
Desvio para manobras.....	.....	.....	270,00	27[illegible],00	
Dito para estadia de carros.....	.....	.....	200,00	[illegible],00	
PORTO NOVO					
Desvio para embarque de passageiros.....	.....	.....	[illegible]40,00	[illegible]40,00	
Dito para manobras.....	.....	.....	[illegible],00	9[illegible],00	
Dito do abrigo da máquina.....	.....	.....	1[illegible]	1[illegible],00	
Dito do triangulo.....	.....	.....	[illegible].00	3[illegible],00	
Dito do armazem particular.....	.....	.....	170,00	1[illegible],00	
Dito para depósito de carros.....	.....	.....	2[illegible],00	2[illegible],00	
Dito de idem.....	.....	.....	[illegible],00	[illegible],00	
Dito de idem idem.....	.....	[illegible]4,00	.....	2[illegible]	
					5 [illegible],0
RAMAL DE OURO PRETO					
HENRIQUE HARGREAVES					
Desvio para estadia de carros.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	
KILOMETRO 502					
Desvio morto para a usina Wigg.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	
RODRIGO SILVA					
Desvio para cruzamentos.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	
TRIPUHY					
Desvio para cruzamentos.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	
OURO PRETO					
Desvio do armazem.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	
Dito para estadia de carros.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	
Dito de idem.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	
Dito de idem idem.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	
Dito da carvoeira.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	
Dito para limpeza de máquinas.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]
Total.....	.....	.....	.....	.....	[illegible]

Escriptorio da Linha, 16 de março de 18[illegible]. — *Albert Machado de Azevedo*, [illegible]

ESTAÇÕES	TRILHOS VIGNOLE 2ª	TRILHOS VIGNOLE 3ª	TRILHOS AÇO	TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
				k m	k m
Transporte.....	.....	.....	.....	3.962,80	68.937,51
SITIO					
	m		m	m	
Desvio para cruzamentos de trens.....	225,00	.....	.....	225,00	
Dito idem carros.....	186,00	.....	.....	186,00	
Dito do abrigo de carros	150,00	.....	.....	150,00	
Dito da carvoeira.....	100,00	.....	.....	100,00	
Dito morto para embarque de gado.....	150,00	.....	.....	150,00	
BARBACENA					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	255,00	255,00	
Dito idem estadia de carros.....	.....	.....	296,00	296,00	
Dito idem manobras.....	.....	.....	373,60	373,60	
Dito do abrigo de machinas.....	.....	.....	126,00	126,00	
Dito do girador.....	.....	.....	69,00	69,00	
SANATORIO					
Desvio para estadia de carros.....	.....	.....	269,00	269,00	
ALFREDO DE VASCONCELLOS					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	253,00	253,00	
RESSAQUINHA					
Desvio para carros.....	.....	.....	250,00	250,00	
CARANDAHY					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	233,00	233,00	
Dito idem estadia de carros.....	233,00	.....	.....	233,00	
TAYPAS					
Desvio para estadia de carros.....	.....	.....	217,00	217,00	
Dito idem manobras e carregamentos	.....	.....	255,00	255,00	
PEDRA DO SINO					
Desvio para manobras.....	.....	.....	415,00	415,00	
CHRISTIANO OTTONI					
Desvio para estadia de carros.....	.....	.....	328,00	328,00	
BUARQUE DE MACEDO					
Desvio para estadia de carros.....	.....	.....	253,00	253,00	
LAFAYETTE					
Desvio para baldeação de mercadorias.....	.....	.....	437,60	437,60	
Dito morto para estadia de carros.....	.....	.....	406,40	406,40	
Dito idem manobras.....	.....	.....	445,10	445,10	
Dito de communicação da linha principal com o desvio A.....	.....	.....	50,50	50,50	
Dito idem do desvio A com desvio B.....	.....	.....	50,50	50,50	
Dito para deposito de carros.....	.....	.....	142,90	142,90	10.132,40
A transportar.....	.....	.....	.....	.....	79.069,91

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2a	3a			
Transporte....	.....	.....	.....	.....	k m 79.039,91
6a SECÇÃO					
BITOLA ESTREITA					
LAFAYETTE					
	m	m	m	m	
Desvio morto para estadia de carros.....	.....	.....	437,60	437,60	
Dito do girador.....	.....	.....	54,50	54,50	
Dito para manobras.....	.....	.....	201,90	201,90	
Dito idem idem.....	.....	.....	199,40	199,40	
Dito idem idem.....	.....	.....	215,00	215,00	
Dito idem idem.....	.....	.....	405,00	405,00	
Dito idem balleação de mercadorias.....	.....	.....	250,00	250,00	
Dito idem estadia de carros.....	.....	.....	195,00	195,00	
Dito idem abrigo de machinas.....	.....	.....	280,50	280,50	
Dito idem idem.....	.....	.....	118,20	118,20	
Dito idem idem.....	.....	.....	117,00	117,00	
Dito idem idem.....	.....	.....	84,00	84,00	
Dito communicação da linha principal com o desvio morto.....	.....	.....	408,60	408,60	
CONGONHAS					
Desvio para estadia de carros.....	.....	.....	208,00	208,00	
Dito para cruzamentos de trens.....	.....	.....	240,00	240,00	
MIGUEL BURNIER					
Desvio para manobras.....	.....	.....	218,00	218,00	
Dito idem carros.....	.....	.....	65,00	65,00	
Dito do girador.....	.....	.....	70,50	70,50	
Dito da carveeira.....	.....	.....	68,00	68,00	
Dito á esquerda do abrigo.....	.....	.....	115,30	115,30	
Dito á direita idem.....	.....	.....	145,60	145,60	
Dito para manobras.....	.....	.....	201,00	201,00	
ITABIRA					
Desvio para estadia de carros.....	.....	.....	247,30	247,30	
Dito da plataforma.....	.....	.....	117,70	117,70	
Dito morto para carros.....	.....	.....	100,00	100,00	
Dito para limpeza de machinas.....	.....	.....	91,00	91,00	
Dito do girador.....	.....	.....	50,00	50,00	
ESPERANÇA					
Desvio para cruzamentos de trens.....	.....	.....	287,00	287,00	
SANTO ANTONIO					
Desvio para manobras.....	.....	.....	445,00	445,00	
HONORIO BICALHO					
Desvio para manobras.....	.....	.....	283,17	283,17	
RAPOZOS					
Desvio para manobras.....	.....	.....	230,60	230,60	
A transportar.....	.....	.....	.....	6.182,77	79.009,91

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2ª	3ª			
				k m	k m
Transporte				6.482,77	79.069,91
SABARÁ					
	m	m	m		
Desvio para manobras			369,70	369,70	
Dito para carros			307,50	307,50	
Dito do girador e deposito de carros			272,50	272,50	
Dito novo do girador			63,00	63,00	
GENERAL CARNEIRO					
Desvio para cruzamentos de trens			93,00	93,00	
RIO DAS VELHAS					
Desvio para manobras			239,78	239,78	
Dito do girador			70,74	70,74	
VESPASIANO					
Desvio para estadia de carros			195,00	195,00	
Dito para manobras			133,15	133,15	
PEDRO LEOPOLDO					
Desvio para cruzamentos			279,00	279,00	
Dito morto			213,00	213,00	
PAZ					
Desvio para estadia de carros			377,10	377,10	
Dito idem idem			320,85	320,85	9.417,09
RAMAL DA GAMBOA					
MARITIMA					
Desvio do girador			93,20	93,20	
Dito para movimento de trens			552,60	552,60	
Dito para estadia de carros			90,00	90,00	
Dito idem idem idem			176,40	176,40	
Dito para manobras			366,50	366,50	
Dito idem idem			429,00	429,00	
Dito para embarcadouro de gado	92,60			92,60	
Dito de communicação com a linha P. 1	322,00			322,00	
Dito para manobras			50,00	50,00	
Dito para deposito de carros	66,30			66,30	
Dito idem manobras			48,20	48,20	
Dito idem idem			57,20	57,20	
Dito idem idem			41,00	41,00	
Dito idem idem	52,60			52,60	
Dito para movimento de trens			647,30	647,30	
Dito idem idem idem	408,90			408,90	
Dito para carregamento de carvão	75,70			75,70	
Dito idem idem idem	100,80			100,80	
Dito idem idem idem	428,10			428,10	
Dito idem idem idem			100,20	100,20	
Dito idem idem idem		185,00		185,00	
Dito idem idem idem			483,90	483,90	
Dito idem idem idem			88,20	88,20	
Dito para movimento de trens			444,80	444,80	
Dito idem idem idem			366,30	366,30	
Dito idem idem idem			372,50	372,50	
Dito para manobras			50,10	50,10	
Dito para pesagem de carvão	145,20			145,20	
Dito para movimento de trens			302,20	302,20	
Dito para manobras			18,00	18,00	
Dito para montagem e reparação de carros			251,90	251,90	6.906,70
A transportar					95.393,70

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2a	3a			
				k m	
Transporte.....	.....	.....	.....	8.711,00	100.698,25
QUELUZ					
Desvio para estadia de carros.....	.....	108,00	188,50	384,50	
Dito idem manobras.....	.....	.....	307,40	307,40	
LAVRINHAS					
Desvio para manobras.....	.....	259,30	.....	259,30	
Dito idem cruzamentos de trens.....	.....	.....	300,00	300,00	
CRUZEIRO					
Desvio principal.....	.....	.....	549,80	549,80	
Dito central.....	.....	.....	612,85	612,85	
Dito do armazem.....	.....	250,30	.....	250,30	
Dito do embarcadouro de gado.....	.....	104,00	.....	104,00	
Dito para composição de trens.....	.....	175,20	.....	175,20	
Dito de travessia do embarcadouro de gado...	.....	73,00	.....	73,00	
Dito de ligação com a Minas e Rio.....	.....	173,00	.....	173,00	
Dito do major Novaes.....	.....	896,10	.....	896,10	
Dito para manobras.....	.....	.....	452,00	452,00	
Dito de 1m,00 de ligação com a Minas e Rio....	.....	.....	72,40	72,40	
Dito idem de ligação com a bitola de 1m,60....	.....	.....	184,40	184,40	
CACHOEIRA					
Desvio central.....	.....	.....	577,00	577,00	
Dito para manobras.....	.....	.....	123,50	123,50	
Dito da caixa d'agua.....	.....	.....	240,40	240,40	
Dito do abrigo de machinas.....	.....	.....	104,00	104,00	
Dito da carvoeira.....	.....	172,80	.....	172,80	
Dito morto para baldeação de cargas.....	.....	[illegible]	.....	[illegible]	
Dito para manobras.....	.....	72,70	149,40	222,10	
Dito de ligação com a linha de 1m,00.....	.....	.....	175,00	175,00	
Dito para manobras.....	.....	.....	17,90	17,90	15.517,75
BITOLA ESTREITA					
CACHOEIRA					
Desvio para manobras.....	.....	.....	276,00	276,00	
Dito idem idem.....	.....	.....	183,00	183,00	
Dito idem idem.....	.....	.....	113,00	113,00	
Dito da carvoeira.....	.....	.....	108,00	108,00	
Dito do giratorio.....	.....	.....	161,00	161,00	
Dito do deposito de machinas.....	.....	.....	410,00	410,00	
Dito para estadia de carros.....	.....	.....	116,00	116,00	
Dito idem idem.....	.....	.....	86,00	86,00	
Dito para limpeza de machinas.....	.....	.....	92,00	92,00	
Dito idem idem.....	.....	.....	88,00	88,00	
Dito idem idem.....	.....	.....	75,50	75,50	
CANNAS					
Desvio para cruzamentos.....	.....	.....	250,20	250,20	
LORENA					
Desvio do armazem.....	.....	.....	185,50	185,50	
Dito para cruzamentos.....	.....	.....	183,00	183,00	
GUARATINGUETÁ					
Desvio do armazem.....	.....	.....	263,00	263,00	
Dito para cruzamentos.....	.....	.....	324,40	324,40	
A transportar.....	.....	.....	.....	3.234,60	116.216,00

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGNOLE		AÇO		
	2ª	3ª			
				k m	k m
Transporte				3.234,60	116.216,00
APPARECIDA					
			m		
Desvio para cruzamentos			262,00	262,00	
Dito para a pedreira			324,40	324,40	
ROSEIRA					
Desvio para cruzamentos			193,00	193,00	
Dito do armazem			142,00	142,00	
Dito para estadia de carro			364,00	364,00	
BARRANCO ALTO					
Desvio para cruzamentos			229,00	229,00	
PINDAMONHANGABA					
Desvio para cruzamentos			295,00	295,00	
Dito idem			221,00	221,00	
Dito para estadia de carros			98,00	98,00	
MATA FOME					
Desvio para cruzamentos			277,20	277,20	
TAUBATÉ					
Desvio para cruzamentos			252,00	252,00	
Dito do armazem			209,00	209.00	
Dito idem			172,00	172,00	
Dito do girador			152,00	152,00	
QUIRIRIM					
Desvio para cruzamentos			318,00	318,00	
CAÇAPAVA					
Desvio do armazem			386,00	386,00	
Dito para cruzamentos			100,00	100,00	
KILOMETRO 374 + 10,00 m					
Desvio para cruzamentos			196,00	196,00	
S. JOSÉ					
Desvio para cruzamentos			240,70	240,70	
Dito do armazem			323,20	323,20	
LIMOEIRO					
Desvio para cruzamentos			296,50	296,50	
A transportar				8.195,60	116.216,00

ESTAÇÕES	TRILHOS			TOTAL	TOTAL POR SECÇÃO
	VIGAS		AÇO		
	2a	1a			
				m	k m
Transporte...				[illegible]	116.215,00
IACARÉHY					
Desvio de [illegible]		151,80		151,80	
Dito para [illegible]			22[illegible],50	22[illegible]	
Dito para [illegible]			182,50	182,50	
Dito de [illegible]		[illegible],20		[illegible],20	
BOM JESUS					
Desvio para [illegible]			290,70	290,70	
GUARAREMA					
Desvio para [illegible]			189,40	189,40	
Dito ao [illegible]			2[illegible],35	2[illegible],35	
SABAUNA					
Desvio para [illegible]			[illegible]	[illegible],70	
Dito [illegible]			[illegible]	[illegible]	
MOGY					
Desvio para [illegible]			[illegible]	[illegible]	
Dito [illegible]			[illegible]	[illegible]	
Dito [illegible]			[illegible]	[illegible]	
Dito [illegible]		[illegible]		[illegible]	
GUAYO'					
Desvio para [illegible]			411,[illegible]	[illegible]	
Dito [illegible]			[illegible]	[illegible]	
POA					
Desvio para [illegible]			[illegible]	[illegible]	
Dito [illegible]			[illegible]	[illegible]	
LAGEADO					
Desvio para cruzamentos		312,00		312,00	
Dito [illegible]		20[illegible],00		[illegible],00	
ITAQUERA					
Desvio para cruzamentos			284,80	284,80	
Dito idem [illegible]			284,10	284,10	
Dito [illegible] carreamentos		102,90		102,90	
GUAYAUNA					
Desvio para cruzamentos			398,00	[illegible],10	
Dito [illegible]			422,70	[illegible]	
PENHA					
Desvio para [illegible]			1[illegible]	1[illegible]	
Dito [illegible] carreamento			57,80	[illegible]	
A transportar...				14.[illegible]3,[illegible]	116.21[illegible],00